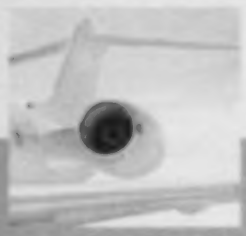
Transports Canada Transport Canada

TRANSPORTS CANADA

Rapport sur les plans et les priorités

2016-2017



Canada

Transports Canada

2016–2017

Rapport sur les plans et les priorités

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2016, Ottawa, Canada

N° de cat. T1–7/2014F-PDF

1494–2534

ISSN 2292-2903

Ce document est disponible sur le site Web de Transports Canada.

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Table des matières

Message du ministre 1

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation 3

Profil de l'organisation 3

Contexte organisationnel 4

Dépenses prévues 20

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental 25

Tendances relatives aux dépenses du Ministère 25

Budget des dépenses par crédit voté 26

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique 27

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient 28

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports 28

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors 35

Programme 1.3 : Infrastructures de transport 39

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement 49

Programme 2.1 : Air pur – Transport 49

Programme 2.2 : Eau propre – Transport 52

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport 55

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr 58

Programme 3.1 : Sécurité aérienne 58

Programme 3.2 : Sécurité maritime 62

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire 67

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles 70

Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses 73

Programme 3.6 : Sûreté aérienne 77

Programme 3.7 : Sûreté maritime 79

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal 83

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale 84

Programme 4 : Services internes 88

Section III : Renseignements supplémentaires 90

État des résultats prospectif 90
Tableaux de renseignements supplémentaires 91
Dépenses fiscales et évaluations 91

Section IV : Coordonnées de l'organisation 92

Annexe : Définitions 93

Notes de fin de document 96

Message du ministre

En tant que ministre des Transports, j'ai le plaisir de vous présenter le Rapport sur les plans et les priorités de 2016–2017 de Transports Canada. Dans ce rapport, le Ministère souligne son engagement à ce que le réseau de transport soit sûr et sécuritaire, durable et efficace, afin de favoriser la croissance économique du Canada.

Le Ministère joue un rôle de premier plan dans la création, la surveillance et l'application des règlements et des lois en vue de protéger les collectivités, les personnes et l'environnement contre tout effet dommageable, et le réseau de transport contre toute menace. Il continue de travailler avec des intervenants à renforcer la sécurité et la sûreté, et à s'occuper des questions de santé des personnes et de l'environnement, comme les émissions de polluants dans l'air et dans l'eau.

Un réseau de transport sécuritaire et fiable est essentiel à la prospérité du Canada puisqu'on veille ainsi à ce que les marchandises et les produits de base soient transportés de façon sécuritaire, efficace et respectueuse de l'environnement afin d'atteindre nos partenaires commerciaux d'ici et d'ailleurs. Le réseau nous permet également de transporter les passagers vers leur destination et d'en revenir, au pays ou à l'étranger et de relier les gens et les endroits, au pays et au-delà de ses frontières.

Transports Canada, en collaboration avec des intervenants clés, va accélérer la modernisation de la surveillance de la sécurité et de la sûreté dans tous les modes de transport, et proposer des mesures afin de resserrer la sécurité ferroviaire et maritime. Le Ministère fera par ailleurs progresser des initiatives visant à promouvoir un réseau de transport respectueux de l'environnement, notamment une approche pour officialiser un moratoire sur la circulation des navires-citernes transportant du pétrole brut, et un examen de la *Loi sur la protection de la navigation*[i] afin de ramener les mesures de protection qui ont été abandonnées et d'en intégrer de nouvelles qui seront plus modernes.

Enfin, nous allons concevoir des stratégies à long terme en vue d'améliorer le secteur canadien des transports et l'infrastructure, en tenant compte des recommandations du comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*[ii]. Le Ministère compte plus particulièrement examiner en profondeur le système de transport du grain canadien, contribuer à l'élaboration d'une stratégie pour promouvoir l'infrastructure de transport collectif et l'infrastructure verte, et soutenir les investissements dans les corridors de transport et les passages frontaliers du Canada.

Le présent Rapport sur les plans et les priorités de 2016–2017 de Transports Canada fournit de l'information sur la façon dont le Ministère compte appuyer le gouvernement pour la réalisation de notre programme au cours de l'année qui vient. J'ai la ferme conviction que Transports Canada est prêt à m'appuyer et à collaborer avec nos partenaires, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du gouvernement, afin de respecter nos

engagements envers les Canadiens. Cependant, comme nous nous sommes engagés à faire une reddition de compte plus efficace, le rapport de cette année sera le dernier présenté selon le cadre existant de présentation des rapports.

Le premier ministre et le président du Conseil du Trésor cherchent à simplifier et à rendre plus efficaces les processus redditionnels de manière à ce que le Parlement et les Canadiens puissent suivre les progrès du gouvernement dans ses efforts pour offrir de réels changements à la population. À l'avenir, les rapports de Transports Canada au Parlement seront davantage axés sur la transparence en ce qui a trait à la façon dont nous utilisons nos ressources pour remplir nos engagements et produire des résultats concrets au profit des Canadiens.

Ces nouveaux mécanismes redditionnels permettront aux Canadiens de suivre plus facilement les progrès accomplis par notre ministère dans la réalisation de ses priorités, lesquelles ont été précisées dans la lettre de mandat[iii] que le premier ministre m'a envoyée.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

Profil de l'organisation

Ministre de tutelle : L'honorable Marc Garneau, C.P., député

Premier dirigeant : Jean-François Tremblay, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Transports Canada fait partie du portefeuille de Transports Canada[iv], lequel regroupe :

- Transports Canada;
- des organismes à régie partagée (p. ex. la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent[v]);
- des sociétés d'État (p. ex. l'Administration de pilotage des Grands Lacs[vi]);
- des tribunaux et des organismes administratifs (p. ex. l'Office des transports du Canada[vii])

Le regroupement de ces organisations en un seul portefeuille favorise la prise de décisions intégrées sur les questions relatives au transport.

Instrument habilitant : *Loi sur le ministère des Transports*[viii] **(L.R.C. (1985), ch. T-18)**

Transports Canada administre plus de 50 lois liées au secteur des transports[ix]. Il participe aussi à l'administration d'un grand nombre d'autres lois. L'accès au texte complet des lois et des règlements est fourni par le ministère de la Justice du Canada, qui a la responsabilité de tenir à jour les *Lois codifiées du Canada*[x].

Année d'incorporation ou de création : 1936

Contexte organisationnel

Raison d'être

Grâce à un réseau de transport sûr et sécuritaire, les personnes et les marchandises peuvent être transportées en toute fiabilité et efficacité partout au pays et dans le monde. De façon respectueuse de l'environnement, il relève les défis que lui imposent sa topographie et sa géographie en reliant les collectivités et en réduisant les effets de la distance qui sépare les populations. Ces rôles essentiels témoignent de la relation d'interdépendance du transport avec la société et tous les secteurs de l'économie.

NOTRE VISION
Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

La vision de Transports Canada d'un réseau de transport durable intègre des objectifs sociaux, économiques et environnementaux. Les trois principes directeurs sur lesquels repose notre vision consistent à assurer ce qui suit :

- le niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens grâce à des normes et à des règlements axés sur le rendement;
- le transport efficace des personnes et des marchandises pour appuyer la prospérité économique et une qualité de vie durable grâce à des marchés compétitifs et à une utilisation ciblée de la réglementation et des fonds publics;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens en se fondant sur les processus d'évaluation et de planification de l'environnement dans le cadre des décisions en matière de transport et sur une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

Responsabilités

Transports Canada[iv] est responsable des politiques et des programmes en matière de transport du gouvernement du Canada. Le Ministère élabore des cadres législatifs et réglementaires et il assure la surveillance du transport au moyen d'activités liées aux lois, à la réglementation, à la surveillance et à l'application de la loi. Bien qu'il ne soit pas directement chargé de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de premier plan en veillant à ce que toutes les parties du réseau de transport à l'échelle du Canada fonctionnent efficacement ensemble.

Transports Canada assume l'entière responsabilité dans des dossiers tels que la sécurité et la sûreté aériennes; dans d'autres dossiers, nous partageons la responsabilité avec d'autres ministères, des gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que des administrations municipales. Nous travaillons également avec des partenaires commerciaux et au sein d'organisations internationales pour comprendre et harmoniser les cadres stratégiques et administratifs de manière à protéger les usagers canadiens du réseau de transport mondial tout en favorisant l'efficience.

Pour ce qui est des domaines dont Transports Canada n'a pas la responsabilité directe, par exemple la construction et l'entretien des réseaux routiers, nous avons recours au financement et aux partenariats stratégiques pour favoriser le transport sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement des personnes et des marchandises dans l'ensemble du pays. De cette façon, nous jouons un rôle de premier plan en veillant à ce que toutes les parties du réseau de transport à l'échelle du Canada et dans le monde fonctionnent conjointement de manière efficace.

Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes (AAP)

Comme l'illustre la figure 1, l'architecture d'alignement des programmes 2016–2017 de Transports Canada inclut 15 programmes qui contribuent à l'atteinte des trois résultats stratégiques ministériels suivants :

1. un réseau de transport efficient;
2. un réseau de transport respectueux de l'environnement;
3. un réseau de transport sécuritaire et sûr.

Le 16e programme, Services internes, appuie les trois résultats stratégiques.

Figure 1: Architecture d'alignement des programmes (AAP) 2016–2017 de Transports Canada

Priorités organisationnelles

Transports Canada a défini quatre priorités pour 2016-2017. Celles-ci cadrent avec les priorités du gouvernement du Canada, elles appuient l'atteinte des résultats stratégiques du Ministère et elles aident ce dernier à gérer les risques. Pendant l'année, la haute direction accordera une attention particulière aux plans élaborés en vue de répondre à ces priorités et d'obtenir des résultats.

Priorité	Type[1]	Résultats stratégiques et programmes
Accélérer la modernisation de la surveillance de la sécurité et de la sûreté à Transports Canada	Nouvelle	RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (Programmes 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 et 3.5)

Description

Pour que Transports Canada puisse contribuer à la sécurité et à la sûreté du réseau de transports comme le prévoit son mandat, il faut influencer le comportement du public et de l'industrie par des lois et des règlements, de la recherche et des activités de surveillance et d'application de la loi. Si la surveillance est efficace, les exploitants et l'industrie pourront fournir un réseau de transport sûr et sécuritaire.

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Lien à l'architecture d'alignement des programmes du Ministère
• Élaborer et mettre en œuvre des stratégies pour appuyer l'utilisation sécuritaire des véhicules aériens sans pilote	Novembre 2016	à dét.[2]	P3.1[3]
• Améliorer le transport maritime dans l'Arctique	En cours	à dét.	P3.2

[1] Les différents types de priorités sont les suivants : **priorité déjà établie** — établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport; **priorité permanente** — établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le rapport; **priorité nouvelle** — établie au cours de l'exercice visé dans le RPP ou le Rapport ministériel sur le rendement.
[2] à dét. = à déterminer
[3] P = Programme

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Lien à l'architecture d'alignement des programmes du Ministère
• Renforcer la prévention, les préparatifs et l'intervention dans les eaux canadiennes en cas d'incident maritime	Mars 2012	à dét.	P3.2
• Proposer de nouvelles mesures pour renforcer la sécurité ferroviaire	à dét.	à dét.	P3.3
• Continuer le travail sur les modifications à la *Loi sur la sécurité automobile*[xiii]	En cours	à dét.	P3.4
• Améliorer et appuyer la mise en œuvre d'un cadre stratégique multimodal pour la promotion et la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité et des systèmes de gestion de la sûreté dans tous les modes de transport	En cours	à dét.	P3.9
• Renforcer l'approche multimodale de la planification organisationnelle axée sur les risques, pour que nous puissions élaborer et fournir des plans et des rapports de surveillance uniformes	En cours	à dét.	P3.9

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Faire avancer les initiatives qui favorisent un réseau de transport respectueux de l'environnement	Nouvelle	RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (Programme 3.2)

Description

Pour être en mesure de répondre aux Canadiens qui demandent un réseau de transport propre et résilient, et de veiller à ce que l'économie du Canada prospère d'une façon qui favorise la protection de l'environnement, nous devons tenir compte des deux éléments suivants :

- les répercussions actuelles et à long terme du secteur des transports sur l'environnement;
- les répercussions actuelles et à long terme de l'environnement sur le secteur des transports.

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Lien à l'architecture d'alignement des programmes du Ministère
• Élaborer et administrer des politiques, des règlements et des programmes de transport qui font la promotion de pratiques de transport maritime sécuritaires et respectueuses de l'environnement, en vue de protéger le milieu marin et de réduire les répercussions des incidents de pollution marine dans les eaux canadiennes	En cours	à dét.	P2.2
• Travailler avec des partenaires à protéger le milieu marin en réduisant les répercussions causées par les activités de transport	En cours	à dét.	P2.2

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Lien à l'architecture d'alignement des programmes du Ministère
• Déterminer les besoins stratégiques dans le Nord en mettant l'accent sur les infrastructures de transport qui renforceront le transport sécuritaire et respectueux de l'environnement dans tous les modes	à dét.	à dét.	P2.2
• Élaborer de la règlementation pour le secteur des transports et élaborer la prochaine génération d'initiatives de transport propre et résilient	Avril 2011	à dét.	P2.1 P2.2 P2.3 P3.2
• Prendre des mesures afin d'améliorer et de renforcer la sécurité des navires-citernes, notamment le régime national de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en fonction des phases 1 et 2 des activités liées à la sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes	Mars 2012 Mars 2012	Printemps 2018 à dét.	P2.2 P3.2
• Procéder à l'examen de la *Loi sur la protection de la navigation* afin de ramener les mesures de protection qui ont été abandonnées et d'en intégrer de nouvelles qui seront plus modernes	à dét.	à dét.	P2.3 P3.2
• Élaborer une approche pour faire progresser l'engagement d'officialiser un moratoire sur la circulation des navires-citernes transportant du pétrole brut le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, en collaboration avec d'autres ministères fédéraux	Décembre 2015	à dét.	P3.2

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Élaborer des stratégies à long terme en vue d'améliorer le secteur canadien des transports et l'infrastructure, en tenant compte des recommandations du comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*	Nouvelle	RS1 Un réseau de transport efficient (tous les programmes) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (Programmes 3.2 et 3.6)

Description

Un réseau de transport efficient appuie le commerce et la prospérité économique et il contribue à la qualité de vie des Canadiens. Il est essentiel que nos principaux corridors de commerce soient dotés d'un bon cadre stratégique, mais aussi d'infrastructures adéquates.

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Lien à l'architecture d'alignement des programmes du Ministère
• Entreprendre les étapes de la réponse du gouvernement du Canada au rapport de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada*, qui pourraient comprendre des consultations avec des intervenants sur le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs, et un examen sur le transport du grain canadien	à dét.	à dét.	P1.1
• Être plus novateur et renforcer l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes afin que Transports Canada dispose des instruments stratégiques nécessaires pour assurer l'efficacité à long terme du secteur des transports	En cours	à dét.	P1.1

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Lien à l'architecture d'alignement des programmes du Ministère
• En collaboration avec d'autres ministères, élaborer et mettre en œuvre des initiatives en matière frontalière, comme l'accord sur le précontrôle entre le Canada et les États-Unis dans le cadre du plan d'action Par-delà la frontière	En cours	à dét.	P1.1
• Appuyer le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités à élaborer et à mettre en œuvre une stratégie pour l'infrastructure, notamment pour appuyer les portes d'entrée et corridors de transport canadiens, le transport collectif et l'infrastructure verte	En cours à dét.	à dét. à dét.	P1.1 P1.2
• Renforcer la capacité de rassembler et d'incorporer des données analysées en temps voulu concernant les frais d'utilisation	Novembre 2010	Avril 2018	P3.2
• Élaborer des stratégies à long terme pour : o le transport ferroviaire; o les services de traversier; o le pilotage; o la sûreté aérienne	 En cours En cours En cours à dét.	 à dét. à dét. à dét. à dét.	 P1.1 P1.3 P3.2 P3.6

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Optimiser la gestion intégrée des ressources au sein de Transports Canada	Nouvelle	Programme 4 Services internes Tous les résultats stratégiques (RS)

Description

Transports Canada a besoin d'une méthode pour optimiser la planification et la gestion intégrées des ressources afin de :

- s'acquitter de son mandat;
- gérer ses affectations budgétaires et les risques pour les programmes;
- financer les nouvelles priorités.

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Lien à l'architecture d'alignement des programmes du Ministère
• Prendre les mesures nécessaires pour s'adapter aux nouvelles questions de gestion de l'information/technologie de l'information liées aux initiatives simultanées de transformation opérationnelle dans un contexte changeant	En cours	à dét.	SP[4]4.5 et SP4.6 (Tous les RS)
• Améliorer nos méthodes de planification, de gestion, de surveillance et d'établissement de rapport intégrés concernant les ressources ministérielles (financières et humaines) pour : o aligner le financement avec les priorités; o réduire les écarts entre les plans et les résultats de fin d'exercice; o faciliter la réaffectation rapide des ressources	Avril 2016	à dét.	P4 (Tous les RS)

[4] SP = sous-programme

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Lien à l'architecture d'alignement des programmes du Ministère
• Élaborer et mettre en œuvre des stratégies ciblées de recrutement de ressources humaines et de gestion des talents pour répondre rapidement aux éventuels besoins en effectif de Transports Canada	Avril 2016	à dét.	P4 (Tous les RS)

Analyse des risques

Contexte opérationnel

Le réseau de transport du Canada reste l'un des plus sécuritaires et sûrs au monde. Les tendances à long terme montrent une baisse générale du taux d'accidents et d'incidents dans l'ensemble des modes de transport. Toutefois, les pratiques et les mécanismes de sécurité et de sûreté doivent permettre de composer intelligemment avec les conditions et les besoins changeants, notamment par une harmonisation entre les différents modes de transport, si nécessaire. Les menaces contre la sûreté de l'ensemble des modes de transport, mais aussi les cyberattaques et les fraudes par hameçonnage, exigeront une vigilance de tous les instants.

En période de planification et au-delà, les pressions compteront leur lot de défis et d'occasions pour le réseau de transport, dont voici des exemples :

- changements démographiques;
- accès aux ressources naturelles;
- restrictions budgétaires;
- protection de l'environnement;
- turbulence mondiale sur les plans géopolitique et économique.

Les collectivités du Nord sont particulièrement touchées par les problèmes d'accessibilité et de développement. Les répercussions des changements climatiques restent préoccupantes.

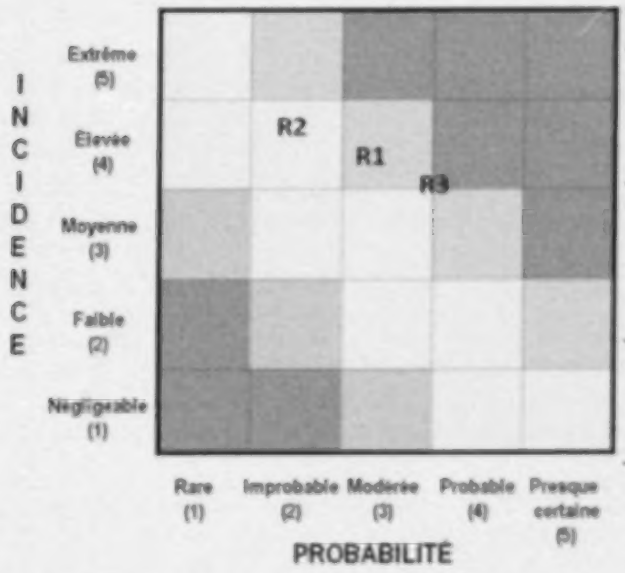
Principaux secteurs de risques et réponses aux risques

La gestion des risques s'intègre à toutes les facettes des activités de Transports Canada en matière de surveillance de la réglementation et de prestation des programmes. Transports Canada a :

- recensé trois secteurs de risque dans son profil de risque ministériel courant;
- défini et mis en œuvre des mesures pour atténuer ces risques.

L'illustration ci-après montre trois secteurs de possibilité, leurs répercussions résiduelles et le coefficient de probabilité, en tenant compte des mesures d'atténuation des risques.

Figure 2 : Profil de risque ministériel de Transports Canada



Possibilités clés
R1. Efficacité de la surveillance de la sécurité et de la sûreté Transports Canada pourrait ne pas être suffisamment en mesure de renforcer et de normaliser ses activités de surveillance à travers tous les modes de transport
R2. Efficience et fiabilité du réseau de transport Les mesures prise par Transports Canada pourraient ne pas être suffisantes pour protéger et renforcer adéquatement la compétitivité, l'efficience et la résilience du réseau de transport
R3. Efficacité de l'intervention en cas d'incident de sécurité Transports Canada peut ne pas être en mesure de répondre aux incidents d'une manière coordonnée, rapide et adéquate

Le tableau suivant présente les principaux éléments de la stratégie de réponse aux risques de Transports Canada :

Possibilité clés	Stratégie d'atténuation des risques	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
R1. Efficacité de la surveillance de la sécurité et de la sûreté	À mesure que le réseau de transport canadien se complexifie, que les volumes transportés augmentent et que les risques visant le réseau changent de nature et se multiplient, la surveillance de la sécurité et de la sûreté est de plus en plus difficile. Par exemple : • les fluctuations rapides de la demande visant les principaux produits de base et les habitudes commerciales peuvent dépasser la capacité de Transports Canada de s'occuper de la surveillance en temps voulu au niveau régional. • Transports Canada doit atteindre un juste équilibre entre la réduction pressante du fardeau réglementaire afin de favoriser la compétitivité, et la nécessité de procéder à une surveillance plus rigoureuse pour assurer	RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Possibilité clés	Stratégie d'atténuation des risques	*Lien à l'architecture d'alignement des programmes*
	la sécurité et la sûreté des Canadiens. Nous devons continuer de renouveler et d'actualiser nos cadres réglementaires et législatifs, et rajuster la façon dont le Ministère surveille la sécurité et la sûreté. Voici des mesures d'atténuation précises : • S'engager à collaborer à des initiatives d'élaboration de règlement et à des initiatives volontaires avec des intervenants nationaux et internationaux, notamment des gouvernements et des institutions multilatérales, comme le Groupe de travail international sur la sûreté du transport terrestre. • Renforcer et améliorer la surveillance, par le Ministère, du réseau de transport du Canada, en élaborant et en mettant en œuvre des normes, des processus et des procédures, dans le cadre de la Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada. • Continuer de mettre en œuvre le Plan d'action de la Sécurité ferroviaire établi dans le rapport du Bureau du vérificateur général de 2013, et donner suite aux recommandations d'août 2014 du Bureau de la sécurité des transports du Canada[xxv] à la suite de l'enquête sur un train parti à la dérive et son déraillement en voie principale à Lac-Mégantic. • Élaborer d'autres programmes normalisés de formation multimodale et modale pour les inspecteurs, et l'offrir à d'autres.	
R2. Efficacité et fiabilité du réseau de transport	Les politiques, les programmes et les infrastructures de transport doivent cadrer avec les politiques économiques et commerciales du Canada afin de maximiser les occasions économiques et optimiser la capacité dans la chaîne d'approvisionnement. En même temps, Transports	RS1 Un réseau de transport efficient RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Possibilité clé	Stratégie d'atténuation des risques	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
	Canada continue de : • contribuer à l'approche de réglementation du gouvernement fédéral visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports, tout en soutenant l'innovation et les technologies propres. • vérifier que les liens de transport vers les régions éloignées sont efficaces et fiables, de manière à maintenir la fluidité, la prévisibilité et la fiabilité des actuels réseaux de transport. Mesures d'atténuation précises : • Élaborer et mettre en œuvre des lois, des règlements et des programmes pour un réseau de transport respectueux de l'environnement, dont un plan pour s'attaquer aux changements climatiques et réduire les émissions de gaz à effet de serre. • Collaborer et coordonner avec d'autres ministères fédéraux les travaux visant à réduire les obstacles aux échanges commerciaux avec les É.-U. (c.-à-d. les frontières et le transport des marchandises et des personnes). • Travailler avec d'autres ministères fédéraux à améliorer la sécurité maritime et à élaborer une approche pour officialiser le moratoire sur la circulation des navires-citernes le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. • Présider la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base dont le mandat est : o de déterminer et de régler les problèmes du réseau de transport, o d'améliorer la fiabilité, l'efficacité et l'efficience de la chaîne d'approvisionnement, o de servir de tribune nationale	

Possibilité clés	Stratégie d'atténuation des risques	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
	multimodale, axée sur le consensus, pour les producteurs, les expéditeurs, les fournisseurs de service et d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement qui interviennent dans le transport de produits de base par chemin de fer.	
R3. Efficacité de l'intervention en cas d'incident de sûreté	Le terrorisme mondial représente une menace considérable pour le réseau de transport. Même si des menaces précises ou immédiates visant le réseau pourraient ne pas être connues, la nature changeante des incidents de sûreté exige une surveillance continue pour que nous puissions intégrer dans la conception des programmes les renseignements sur les menaces contre la sûreté et resserrer les protocoles de préparation et d'intervention d'urgence. Parmi les mesures d'atténuation précises : • Renforcer le Programme de surveillance de la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal en demandant la participation et la collaboration des intervenants en matière de chemins de fer et de ponts et tunnels internationaux (PTI), afin qu'ils comprennent et respectent encore mieux le protocole d'entente sur la sûreté des chemins de fer et des PTI, et évaluer les options de réglementation en matière de sûreté ferroviaire de passagers. • Élaborer et mettre en œuvre le protocole d'intervention en cas d'incident en transport aérien avec d'autres ministères. • Tirer parti des ententes existantes de communication des renseignements entre les partenaires canadiens et étrangers sur le renseignement.	R.S.3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Dépenses prévues

Le tableau sur les ressources financières suivant offre un résumé des dépenses totales prévues pour Transports Canada au cours des trois prochains exercices. Pour obtenir plus de détails sur les dépenses prévues, y compris les ajustements, veuillez consulter le site Web de Transports Canada.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
1 285 907 597	1 285 907 597	1 002 938 008	864 589 108

Le tableau suivant sur les ressources humaines fournit un résumé du total des ressources humaines prévues à Transports Canada pour les trois prochains exercices.

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

2016–2017	2017–2018	2018–2019
5 072	5 027	5 012

Sommaire de planification budgétaire pour les résultats stratégiques et les programmes (en dollars)

Les tableaux suivants présentent :

- les dépenses prévues pour 2016–2017 et les deux exercices subséquents, par programme, à l'appui de chaque résultat stratégique;
- les dépenses totales du Ministère dans tous les programmes pour 2013–2014 et 2014–2015, et les dépenses projetées pour 2015–2016;
- l'harmonisation de la contribution des programmes des résultats stratégiques 1, 2 et 3 aux résultats du gouvernement du Canada.

Sommaire de planification budgétaire pour les résultats stratégiques et les programmes (en dollars)

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses 2013–2014	Dépenses 2014–2015	Dépenses projetées 2015–2016	Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient								
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	Un marché équitable et sécurisé	11 917 295	28 290 806	27 767 885	21 711 678	21 711 678	21 691 405	21 742 250
1.2 Portes d'entrée et corridors	Une croissance économique forte	336 988 453	448 362 484	418 075 232	259 603 003	259 603 003	73 688 846	5 952 711
1.3 Infrastructures de transport	Une croissance économique forte	383 848 205	455 366 393	423 180 139	415 437 562	415 437 562	338 824 026	316 037 849
1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports[5]		12 885 608	0	0	0	0	0	0
Total partiel - résultat stratégique 1		725 639 561	932 019 683	869 023 256	696 752 243	696 752 243	434 204 277	343 732 810
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement								
2.1 Air pur - Transport	Un environnement propre et sain	27 755 589	24 011 027	20 685 970	12 017 045	12 017 045	1 891 550	1 949 269
2.2 Eau propre - Transport	Un environnement propre et sain	16 198 195	24 421 705	29 956 004	29 181 758	29 181 758	18 477 551	15 430 906

[5] À compter de 2014–2015, la structure de l'architecture d'alignement des programmes a été modifiée, et le programme 1.4 – Analyse et innovation dans le secteur des transports a essentiellement été incorporé au programme 1.1 – Cadres qui appuient le marché des transports.

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses 2013–2014	Dépenses 2014–2015	Dépenses projetées 2015–2016	Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
2.3 Gérance de l'environnement - Transport	Un environnement propre et sain	29 431 954	44 745 522	42 353 164	13 132 224	13 132 224	13 682 558	12 692 776
Total partiel - résultat stratégique 2		73 385 738	93 178 254	92 995 138	54 331 027	54 331 027	34 051 659	30 072 951
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr								
3.1 Sécurité aérienne	Un Canada sécuritaire et sécurisé	184 628 770	188 941 065	181 032 638	179 090 581	179 090 581	207 063 210	171 137 428
3.2 Sécurité maritime	Un Canada sécuritaire et sécurisé	59 638 305	69 847 859	68 217 817	56 814 328	56 814 328	54 016 429	53 514 853
3.3 Sécurité ferroviaire	Un Canada sécuritaire et sécurisé	29 250 946	35 333 175	113 556 467	35 124 187	35 124 187	35 124 187	35 124 187
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	Un Canada sécuritaire et sécurisé	26 152 233	25 940 392	25 213 507	22 077 988	22 077 988	20 498 202	19 204 255
3.5 Transport des marchandises dangereuses	Un Canada sécuritaire et sécurisé	14 663 095	22 740 646	28 138 291	15 841 719	15 841 719	15 939 456	16 022 578
3.6 Sûreté aérienne	Un Canada sécuritaire et sécurisé	29 743 295	32 722 389	29 068 147	29 781 105	29 781 105	29 770 900	29 604 144
3.7 Sûreté maritime	Un Canada sécuritaire et sécurisé	12 331 970	14 429 160	12 332 233	12 950 665	12 950 665	12 818 042	12 818 042
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	Un Canada sécuritaire et sécurisé	4 280 788	5 096 531	5 121 377	4 586 439	4 586 439	4 586 439	4 586 439

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses 2013–2014	Dépenses 2014–2015	Dépenses projetées 2015–2016	Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.9 Sécurité et sûreté multimodale	Un Canada sécuritaire et sécurisé	10 722 526	19 315 574	20 799 423	11 363 639	11 363 639	10 889 503	10 889 503
Total partiel - résultat stratégique 3		371 411 928	414 366 791	483 479 900	367 630 651	367 630 651	390 706 368	352 901 429
Total partiel - Services internes		170 195 608	165 516 583	176 508 944	147 193 676	147 193 676	143 975 701	137 878 916
Total		1 340 632 835	1 605 081 311	1 622 007 238	1 265 907 597	1 265 907 597	1 002 938 005	864 586 106

Nota : Comprend le financement de tous les crédits et postes législatifs. Une analyse des tendances et une explication des écarts suivent.

Analyse des tendances

Un réseau de transport efficient

Les dépenses prévues pour Un réseau de transport efficient sont surtout affectées par les changements dans les flux de trésorerie des projets prévus dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique[xiv] et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers[xv]. Les niveaux de financement de ces programmes fluctuent généralement en fonction des projets prévus; toutefois, les niveaux de financement de ces programmes commencent à diminuer en 2015–2016 à mesure qu'ils approchent de leur date d'échéance ou d'achèvement. Par exemple, les dépenses prévues dans le cadre du programme Infrastructure de transport ont culminé en 2014–2015 en raison de l'acquisition d'un traversier de remplacement, pour subir ensuite une baisse graduelle en conséquence de baisses attendues des paiements législatifs à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la fin de certains programmes comme le Programme de transfert des installations portuaires[xvi] et le Programme de contribution pour les services de traversier[xvii].

Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Les dépenses prévues pour Un réseau de transport respectueux de l'environnement varient au cours de l'horizon de planification en raison des changements dans les niveaux de financement des diverses initiatives. Les dépenses prévues dans le cadre des initiatives du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux[xviii] (Gérance de l'environnement – Transport) et des Initiatives de transport propre de prochaine génération[xix] (Air pur – Transport) baissent, car leur financement prend fin le 31 mars 2016, tandis que celui pour le programme de contribution Ocean Networks Canada – Océans intelligents (Eau propre – Transport) se termine le 31 mars 2017.

Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Les dépenses prévues pour Un réseau de transport sécuritaire et sûr varient au cours de l'horizon de planification en raison de certaines réaffectations internes de fonds afin de mieux aligner les dépenses à l'architecture d'alignement des programmes de Transports Canada. Les dépenses varient également d'année en année en raison des changements dans le type et le nombre de projets d'investissement entrepris chaque année et des variations de la demande relative aux programmes de paiements de transfert (p. ex., Sécurité ferroviaire). Les dépenses projetées en 2014–2015 et en 2015–2016 ont également atteint un sommet pour Sécurité maritime, Transport des marchandises dangereuses et Sécurité et sûreté multimodales en raison de l'augmentation prévue de l'activité dans ces secteurs. La hausse pour la Sécurité ferroviaire en 2015–2016 est attribuable à une entente à l'amiable unique incluse dans les dépenses projetées de 2015–2016. La hausse pour la Sécurité aérienne en 2017–2018 est attribuable au financement des dépenses en capital pour l'Initiative sur l'infrastructure fédérale. On s'attend à ce que le financement des dépenses des services Exploitation et Subventions et Contributions demeure assez constant après 2016-2017, tandis que les écarts dans les

dépenses prévues sont surtout liés aux changements dans les flux de trésorerie pour les projets d'immobilisation.

Services internes

Les dépenses prévues pour les Services internes diminuent au cours des exercices ultérieurs principalement en raison de la réduction des niveaux de financement du volet des services internes des programmes qui se terminent. Les dépenses varient également d'année en année en raison des changements dans le type et le nombre de projets d'investissement entrepris chaque année.

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental

Harmonisation des dépenses prévues pour 2016–2017 avec le cadre pangouvernemental[xx] (en dollars)

Total des dépenses prévues par secteur de dépenses (en dollars)

Secteur de dépenses du gouvernement du Canada	Résultats du gouvernement du Canada	Total des dépenses prévues
Affaires économiques	Une croissance économique forte	675 040 565
	Un environnement propre et sain	54 331 027
	Un marché équitable et sécurisé	21 711 678
Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	367 630 651
Affaires internationales	Sans objet	
Affaires gouvernementales	Sans objet	

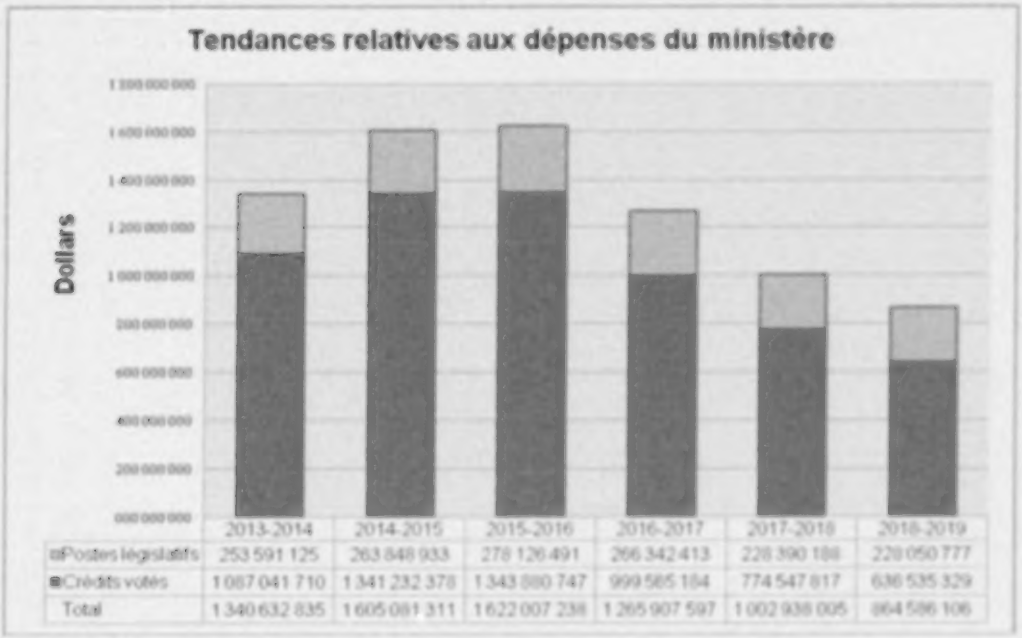
Tendances relatives aux dépenses du Ministère

Pour l'exercice 2016–2017, Transports Canada prévoit dépenser 1 266 millions de dollars pour atteindre les résultats attendus de ses activités de programme et pour contribuer à ses résultats stratégiques. Cela représente une diminution nette des dépenses prévues de 356 millions de dollars par rapport au niveau de dépenses projetées de 1 622 millions de dollars de 2015–2016.

La diminution de 2015–2016 à 2016–2017 est attribuable au plan de réduction des dépenses pour des projets comme le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux, les Initiatives de transport propre de prochaine génération, le Programme de contribution pour les services de traversier et le Programme de transfert des installations portuaires, car le financement de ces projets approche de la date d'échéance ou l'a atteint. Parmi les autres facteurs contribuant à cette diminution, on compte le transfert à Infrastructure Canada du projet et de l'équipe du Passage international de la rivière Détroit, ainsi qu'à à une entente à l'amiable unique incluse dans les dépenses projetées de 2015–2016. Ces diminutions s'équilibrent par une augmentation des dépenses prévues pour l'Initiative sur l'infrastructure fédérale.

Dans l'ensemble, les plans de dépenses continuent à diminuer après 2016–2017, principalement en raison d'une réduction des dépenses prévues dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et de l'Initiative sur l'infrastructure fédérale, car ces initiatives sont arrivées à échéance.

Figure 3 : Graphique des tendances relatives aux dépenses du Ministère



	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Postes législatifs	253 591 125	263 848 933	278 126 491	266 342 413	228 390 188	220 050 777
Crédits votés	1 087 041 710	1 341 232 378	1 343 880 747	999 565 184	774 547 817	636 535 329
Total	1 340 632 835	1 605 081 311	1 622 007 238	1 265 907 597	1 002 938 005	864 586 106

Budget des dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements au sujet des crédits de Transports Canada, veuillez consulter le Budget principal des dépenses 2016–2017[xxi] sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

Transports Canada[vii] vise trois résultats stratégiques, issus de son mandat et de sa vision, qui correspondent aux avantages à long terme et durables au profit de la population canadienne. À mesure que le Ministère tend à atteindre ces résultats, des rapports de progrès peuvent être réalisés à l'égard des résultats attendus,[6] des indicateurs de rendement[7] et des objectifs[8], tel que le prévoit l'architecture d'alignement des programmes. Ce qui distingue les différents niveaux de l'architecture d'alignement des programmes est la portée et l'étendue des programmes à ces niveaux. Le niveau des programmes représente des programmes de grande envergure dont les zones d'intervention sociale sont vastes tandis que le niveau des sous-programmes et sous-sous programmes représentent des sous-programmes ciblés qui visent un groupe et une zone d'intervention plus restreints.

Cette section décrit la manière dont le Ministère envisage d'atteindre ses résultats attendus et elle présente les ressources financières et non financières qui seront consacrées à chaque programme, sous-programme et sous-sous-programme. Elle présente aussi les initiatives de Transports Canada qui font partie de la Stratégie fédérale de développement durable[viii].

[6] Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités dans son architecture d'alignement des programmes.

[7] Par indicateur de rendement, on entend une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'il est suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'un programme.

[8] Par objectif, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient

Un réseau de transport efficient appuie le commerce, la prospérité économique et une qualité de vie améliorée grâce à des coûts réduits, à un haut niveau de productivité, à une meilleure utilisation de tous les modes et à l'innovation dans le secteur du transport. Transports Canada favorise un réseau de transport efficient au Canada par la modernisation des cadres de marché afin que le secteur des transports puisse s'adapter, innover et demeurer concurrentiel; la mise en place de projets de portes et de corridors; l'assurance du renouvellement de l'infrastructure fédérale des transports; le soutien à l'innovation dans le secteur des transports; et l'établissement de partenariats avec les provinces, les territoires, les administrations municipales ainsi qu'avec les entités des secteurs public et privé pour diverses initiatives de transport.

Les programmes, sous-programmes et sous-sous-programmes appuient ce résultat stratégique :

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports

Description : Le programme Cadres qui appuient le marché des transports permet d'encourager l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs dans tous les modes de transport; définir des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent d'une autorité fédérale; surveiller et analyser le réseau de transport, effectuer des recherches, et produire des rapports relativement au réseau de transport; promouvoir l'innovation dans les transports; permettre aux Canadiens d'avoir accès aux transports; représenter les intérêts du Canada dans le cadre des négociations commerciales, sur les tribunes internationales par rapport aux transports et auprès d'autres organismes internationaux; favoriser l'accès aux marchés dans le contexte du commerce international; favoriser une plus grande coopération afin d'appuyer l'activité économique; et s'acquitter de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*[xxiv].

Sous-programme 1.1.1 : Cadre qui appuie le marché du transport aérien

Description : Le programme du Cadre qui appuie le marché du transport aérien favorise l'efficacité des transports au moyen d'une industrie aérienne concurrentielle et viable, qui comprend les compagnies aériennes, les aéroports et NAV CANADA[xxv]. Il permet d'offrir aux transporteurs aériens canadiens des occasions de se développer et de livrer concurrence dans un environnement mondial plus libéralisé, et d'établir des régimes de gouvernance des fournisseurs d'infrastructure aérienne nationale. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des lois et règlements (p. ex. la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*[xxvi]) régissant le comportement économique des transporteurs aériens et des fournisseurs d'infrastructure aérienne; favoriser la concurrence et le développement de services aériens internationaux nouveaux et élargis au profit des voyageurs, des expéditeurs et des secteurs touristiques et d'affaires, en gérant les relations bilatérales et

multilatérales en ce qui a trait aux services aériens, collaborer avec d'autres ministères et les intervenants de l'industrie afin de promouvoir les politiques et les projets de facilitation du transport aérien en appui aux objectifs plus vastes du gouvernement du Canada en matière d'industrie, de commerce, de voyages et de tourisme, telle que les projets de portes et de corridors[xxvi] et la politique sur le transport aérien international Ciel bleu[xxvii], favoriser une plus grande coopération dans le secteur de l'aviation civile afin d'appuyer l'activité économique, et représenter les intérêts du secteur aéronautique du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile[xxviii].

Sous-programme 1.1.2 : Cadre qui appuie le marché du transport maritime

Description : *Le programme du Cadre qui appuie le marché du transport maritime favorise l'efficacité des transports en veillant à l'établissement d'une politique économique et de cadres législatifs appropriés afin de favoriser une industrie maritime canadienne concurrentielle et viable. Le programme a pour but d'élaborer des politiques, des lois et des règlements comme la Loi maritime du Canada[xxix] et son règlement ainsi que la Loi sur la responsabilité en matière maritime[xxx], de surveiller l'industrie maritime et canadienne de même que le réseau des ports, d'établir les règles de gouvernance à l'intention des administrations portuaires canadiennes, de négocier et d'adopter des conventions et des ententes internationales, d'établir des régimes économiques régissant l'entrée sur le marché tant au marché du secteur du transport maritime canadien qu'au commerce maritime international canadien, de représenter les intérêts du secteur maritime canadien dans des tribunes internationales comme l'Organisation maritime internationale[xxxi], et d'établir le régime de responsabilité en matière de transport maritime.*

Sous-programme 1.1.3 : Cadre qui appuie le marché du transport terrestre

Description : *Le programme du Cadre qui appuie le marché du transport terrestre favorise l'efficacité des transports au moyen d'industries saines et concurrentielles dans les domaines du transport ferroviaire et du transport routier au Canada, et grâce au respect de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur les ponts et tunnels internationaux (LPTI) et d'autres lois s'appliquant aux ponts internationaux. Le programme permet d'élaborer, de surveiller et de mettre en œuvre des cadres stratégiques, des lois, des règlements et des ententes internationales, comme la Loi sur les transports au Canada (Partie 3 – Transport ferroviaire), d'établir des régimes économiques régissant l'accès à l'industrie ferroviaire, de surveiller les services de transport ferroviaire de marchandises et les relations entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs ainsi que les exploitations de services ferroviaires voyageurs, d'administrer les ententes d'exploitation des wagons-trémies céréaliers conclues avec les compagnies de chemin de fer nationaux (CN) et Canadien Pacifique (CP) ainsi que le Programme de surveillance du grain, d'examiner les fusions et acquisitions concernant des modes de transport terrestre, d'examiner les conditions d'entrée sur le marché commercial du secteur du transport par camion et par autobus, de collaborer avec les provinces, les territoires et les partenaires d'Amérique du Nord afin d'uniformiser les règles relatives au transport terrestre, comme les normes de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) sur le camionnage, de fournir des analyses et*

des conseils concernant le mouvement des marchandises dans le mode de transport terrestre et des questions connexes (p. ex. congestion, tarification routière, transport ferroviaire urbain et prolifération urbaine); d'effectuer des analyses continues du réseau national de transport des marchandises en consultation avec les intervenants clés; et de régler les problèmes pertinents par rapport aux ponts et aux tunnels internationaux, comme la mise en œuvre des règlements découlant de la LPTI.

Sous-programme 1.1.4 : Commerce et cadres internationaux

Description : *Le programme du Commerce et des cadres internationaux fait en sorte que* les objectifs en matière de politiques et les intérêts des intervenants concernant l'efficacité du réseau de transport sont mis en valeur sur la scène internationale et pris en considération au moment de la formulation des initiatives du gouvernement du Canada par rapport aux politiques étrangères et aux négociations commerciales. Il favorise une approche cohérente à l'échelle du gouvernement en ce qui a trait à la gestion des priorités internationales (comme le Plan d'action sur les marchés mondiaux[xxxv] et la Stratégie du Canada pour les Amériques[xxxvi]) ainsi qu'à l'ensemble du commerce transformation, axe emploi et à un programme de croissance économique afin d'apporter un avantage maximal aux Canadiens.

Le réseau de transport du Canada joue un rôle essentiel dans les efforts visant l'atteinte des objectifs du gouvernement en matière de commerce international. Cette fonction est nouveaux pour faire face à la croissance rapide du programme de négociations commerciales du gouvernement ainsi que pour saisir les occasions pour les entreprises canadiennes et les intervenants du secteur des transports. Les activités sont conçues de façon à favoriser l'établissement de relations et de partenariats, au Canada et à l'étranger, qui seront avantageux à l'égard des objectifs à moyen et à long terme du Canada en matière de développement économique, et qui feront valoir les intérêts des intervenants de l'industrie des transports. À la suite de ces activités, les intervenants du secteur des transports auront davantage de possibilités d'échange et de commerce.

Note : Les accords aériens bilatéraux et la Mission permanente du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale[xxxvii] se trouvent sous le Cadre qui appuie le marché du transport aérien.

Sous-programme 1.1.5 : Analyse et innovation dans le secteur des transports

Description : *Le programme d'Analyse et d'innovation dans le secteur des transports* effectue des recherches et des analyses pour favoriser la compréhension des principaux déterminants du changement dans les transports, et oriente les décisions stratégiques en vue d'accroître l'efficacité et de promouvoir l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports. À cette fin, le programme gère les efforts de collecte de données en matière de transports, surveille le rendement de la chaîne d'approvisionnement ainsi que les tendances et les mises à jour connexes du réseau de transport et en fait rapport, effectue des recherches économiques ainsi que des recherches exploratoires et appliquées afin de cerner et de favoriser l'adoption de technologies prometteuses, et fournit des conseils sur comment réaliser ce dernier

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports			
21 711 678	21 711 678	21 551 405	21 742 250

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien		
3 653 642	3 653 642	3 653 642
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime		
2 594 288	2 594 288	2 594 288
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre		
1 880 422	1 880 422	1 880 422
1.1.4 Commerce et cadres internationaux		
3 317 768	3 317 768	3 317 768
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports		
10 152 580	10 132 287	10 183 132

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports		
158	158	158
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien		
32	32	32
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime		
19	19	19
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre		
12	12	12
1.1.4 Commerce et cadres internationaux		
28	28	28
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports		
67	67	67

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports			
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode ferroviaire pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par locomotive) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	120 917 636	Mars 2017
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode routier pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par véhicule lourd) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	1 662 130	Mars 2017
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode maritime pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par port d'escale) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	2 895	Mars 2017
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport aérien (passagers-kilomètres par siège-kilomètre) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	0,79	Mars 2017
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport ferroviaire (passagers par siège disponible) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	0,59	Mars 2017
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien			
Un secteur du transport aérien concurrentiel	Passagers-kilomètres payants (PKP) générés par l'aviation	233,9 milliards	Mars 2017

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime			
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Tonnage manutentionné par les transporteurs canadiens (à l'échelle nationale)	64,4 millions de tonnes	Mars 2017
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Tonnage (transfrontalier) manutentionné par les transporteurs canadiens	38 millions de tonnes	Mars 2017
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Trafic maritime international manutentionné par les ports canadiens en pourcentage du trafic maritime international manutentionné par les ports nord-américains (en tonnes métriques)	18 %	Mars 2017
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre			
Un secteur du transport terrestre efficace	Facteur totale de productivité (quantité des données de sorties divisée par le total pondéré de toutes les données d'entrée, indexée à 1986)	224,8	Mars 2017
Un secteur du transport terrestre efficace	Niveau de circulation (en tonnes-kilomètres) pour le transport routier	Transporteurs routiers : 148 milliards	Mars 2017
1.1.4 Commerce et cadres internationaux			
Les accords commerciaux internationaux créent des possibilités pour l'industrie des transports	Types de possibilités commerciales fournies par des ententes pour les intervenants du secteur canadien des transports	Amélioration des possibilités commerciales pour les intervenants du secteur des transports	Mars 2017
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports			
Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	L'industrie respecte ses obligations en matière d'établissement de rapports sur les données, conformément à la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) et la réglementation des données d'accompagnement. Degré de conformité des compagnies aériennes opérant au Canada vis-à-vis les règlements sur les données de la LTC	85 %	Mars 2017

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	Ratio des investissements en recherche, en développement et en technologie obtenus des sources externes	Ratio des investissements de 1:1	Mars 2017
Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	Pourcentage des accords de subvention/contribution mettant en cause de multiples collaborateurs (hormis le gouvernement fédéral)	100 %	Mars 2017

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes (SP) et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Voir à la saine gestion des biens-fonds de Pickering, entreprendre de modifier la réglementation et faire progresser les processus d'analyse du secteur du transport aérien (SP1.1.1);
- Appuyer la mise en œuvre du volet maritime de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne afin de favoriser le commerce en éliminant des tarifs et en réduisant les obstacles non techniques (SP1.1.2);
- Augmenter l'efficacité et la viabilité à long terme des services de traversier financés par le gouvernement fédéral dans l'Est du Canada (SP1.1.2);
- Élaborer et mettre en œuvre un règlement visant la construction et l'exploitation sécuritaires des installations de gaz naturel liquéfié sur les terrains des ports fédéraux pour appuyer la croissance des investissements, de l'emploi et de l'économie (SP1.1.2);
- Aller de l'avant avec la mise en œuvre d'un régime renforcé de responsabilité et d'indemnisation pour le secteur ferroviaire (SP1.1.3);
- Élaborer une stratégie à long terme concernant l'avenir des services ferroviaires voyageurs interurbains (SP1.1.3);
- Faire progresser les initiatives pour assurer l'efficacité, la sécurité et la sûreté des transports et de l'infrastructure connexe aux frontières canado-américaines (SP1.1.3);
- Faire progresser les initiatives liées au réseau de transport dans le Nord, pour mieux faire connaître les répercussions du climat et les mesures favorisant l'adaptation, tout en facilitant l'élaboration d'un cadre de planification des transports mieux intégré (SP1.1.5);
- Établir et mettre en œuvre des programmes de recherche à moyen et à long terme pour que le Canada puisse maximiser et préserver l'efficacité de notre réseau de transport (SP1.1.5);

- Entreprendre des analyses stratégiques, mener d'autres consultations auprès des intervenants et formuler des recommandations au ministre sur les principales questions stratégiques visées par l'Examen de la *Loi sur les Transports au Canada*, y compris l'avancement d'un examen complet du système de transport du grain (SP1.1.3 et SP1.1.5);
- Favoriser l'innovation dans le secteur des transports (SP1.1.5);
- Renforcer le partenariat de Transports Canada avec les provinces et les territoires en vue d'affronter ensemble les défis communs, de saisir les occasions qui se présentent et de faire du Canada une fédération plus unie (SP1.1.5).

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors

Description : Le Canada est une nation commerçante; l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport, pour ce qui est du soutien à ces activités commerciales, influent directement sur la prospérité et le bien-être de la nation. Pour cette raison, il est impératif que le gouvernement fédéral joue un rôle dans le développement d'un réseau de transport intégré reliant les importateurs et les exportateurs aux marchés et aux fournisseurs dans les chaînes d'approvisionnement mondiales de plus en plus complexes. Inspiré par le Cadre de politique national pour les portes et les corridors commerciaux stratégiques[xxxvi], le Programme des Portes d'entrée et corridors appuie le commerce international du Canada, en créant un réseau de transport lié au commerce plus efficace, fiable et homogène au Canada. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : élaborer des initiatives pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions; favoriser les partenariats entre tous les niveaux de gouvernement et le secteur privé; appuyer et surveiller les projets qui contribuent à la capacité accrue et à l'efficience de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors; élaborer et mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors; et commercialiser l'utilisation des portes d'entrée et des corridors au Canada et à l'échelle internationale.

Sous-programme 1.2.1 : Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique

Description : La croissance économique rapide de la Chine et celle d'autres pays de la région Asie-Pacifique transforment les échanges commerciaux internationaux. La Chine est désormais le deuxième plus important partenaire commercial du Canada, et la circulation commerciale Canada-Asie devrait continuer de s'accroître. Le programme de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique vise à établir le Canada comme le meilleur lien commercial entre l'Asie et l'Amérique du Nord. Ce programme coordonne et gère un ensemble intégré d'investissements (au moyen d'exécutions directes et de contributions) et de mesures stratégiques visant les objectifs suivants : relancer les échanges commerciaux du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique; augmenter la quantité des importations par conteneur à destination de l'Amérique du Nord en provenance d'Asie; et accroître la fiabilité de la porte d'entrée et du corridor.

Sous-programme 1.2.2 : Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers

Description : Le programme du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers a pour but d'améliorer le mouvement des marchandises entre le Canada et le reste du monde en améliorant l'infrastructure aux emplacements clés, comme les grands passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
1.2 Portes d'entrée et corridors			
259 603 003	259 603 003	73 688 846	5 952 711

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique		
37 166 762	7 829 485	0
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers		
222 436 241	65 859 361	5 952 711

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
1.2 Portes d'entrée et corridors		
19	15	3
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique		
4	0	0
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers		
15	15	3

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.2 Portes d'entrée et corridors			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux sont efficients	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada	7 jours en moyenne pour les transits et écart-type de 0,4 jour	Mars 2017

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique			
L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Fluidité pour les ports de la Colombie-Britannique : Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux des ports de la Colombie-Britannique à Toronto	8,5 jours en moyenne et écart-type de 0,5 jour	Mars 2017
L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Proportion du commerce de la côte Ouest de l'Amérique du Nord selon le changement en volume d'importations et d'exportations en équivalent vingt pieds (EVP)[9]	12 %	Mars 2017
L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Valeur des importations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques (millions de dollars – en devises canadiennes)	Importations : 42 100 $	Mars 2017
L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Valeur des exportations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques (millions de dollars – en devises canadiennes)	Exportations : 69 200 $	Mars 2017
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour le fret conteneurisé international passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux continentaux et de l'Atlantique	4 jours en moyenne et écart-type de 0,3 jour	Mars 2017

[9]Unité de mesure égale à l'espace occupé par un conteneur de vingt pieds courant. On s'en sert pour énoncer la capacité d'un navire porte-conteneurs ou d'une aire d'entreposage. Un conteneur de 40 pieds équivaut à deux EVP. Source : Association américaine des autorités portuaires

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental de l'Ontario (millions de dollars – en devises canadiennes)	265 000 $	Mars 2017
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des exportations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental de l'Ontario (millions de dollars – en devises canadiennes)	206 200 $	Mars 2017
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental du Québec (millions de dollars – en devises canadiennes)	75 800 $	Mars 2017
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des exportations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental du Québec (millions de dollars – en devises canadiennes)	65 600 $	Mars 2017
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial de l'Atlantique (millions de dollars – en devises canadiennes)	25 700 $	Mars 2017
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont	Valeur des exportations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial de l'Atlantique (millions de dollars – en devises canadiennes)	30 800 $	Mars 2017

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
utilisés pour le commerce international			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Proportion de la porte d'entrée de l'Atlantique (Halifax) et de la porte d'entrée continentale (Montréal) du commerce de la côte Est de l'Amérique du Nord en importations et en exportations en volume d'importations et d'exportations en équivalent vingt pieds (EVP)	9,5 %	Mars 2017

Programme 1.3 : Infrastructures de transport

Description : Le Programme Infrastructures de transport a pour objet de superviser, de financer et de gérer les infrastructures de transport multimodal dans le cadre du mandat de Transports Canada en vue d'améliorer l'efficacité et la prestation des services, dans l'intérêt des contribuables canadiens. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts sous compétence fédérale, VIA Rail[xxxvii], Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Marine Atlantique[xxxviii]); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada pour appuyer les objectifs fédéraux; et élaborer une politique d'infrastructure des transports à la suite de consultations avec les intervenants. Le Programme gère également les ports et les aéroports de Transports Canada, appuie les services essentiels dans les collectivités éloignées, gère les engagements existants, procède à la cession des biens, et en confie l'exploitation à forfait, dans la mesure du possible.

Sous-programme 1.3.1 : Infrastructure de transport aérien

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports, le programme d'Infrastructure de transport aérien est responsable des services aéroportuaires sous compétence fédérale pour le bien des voyageurs et des entreprises du Canada. Le programme permet d'assurer la gérance des administrations aéroportuaires afin de protéger les intérêts du gouvernement en tant que propriétaire et la conformité aux conditions des baux; d'exploiter les aéroports régionaux/locaux et éloignés qui appartiennent au gouvernement fédéral; de fournir un soutien financier aux aéroports admissibles qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral afin d'assurer le maintien de l'exploitation et de la sécurité de l'infrastructure côté piste, et de gérer d'autres infrastructures aéroportuaires visées par des engagements fédéraux de longue date en assurant un soutien financier à douze collectivités du Labrador, par l'entremise du gouvernement provincial, afin d'entretenir les bandes d'atterrissage.

Sous-sous-programme 1.3.1.1 : Gérance des administrations aéroportuaires

Description : Le Réseau national d'aéroports[xxxix] (RNA) est un système de transport vital ayant des ramifications importantes avec l'économie canadienne. Afin de protéger les intérêts du gouvernement fédéral en tant que propriétaire et d'assurer la conformité aux conditions des baux, le programme de Gérance des administrations aéroportuaires permet d'assurer des services de surveillance et de gestion des biens immobiliers aux aéroports dont l'exploitation a été transférée à des administrations aéroportuaires locales. Il permet aussi de gérer certaines responsabilités en ce qui a trait au Système de navigation aérienne (SNA) commercialisé. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : s'assurer que les administrations aéroportuaires respectent les conditions de leurs baux; traiter rapidement les questions concernant la gestion des baux; achever les travaux d'assainissement de l'environnement des terres du SNA; gérer les liens permanents avec NAV CANADA relativement aux questions immobilières; et percevoir le revenu locatif des aéroports.

Sous-sous-programme 1.3.1.2 : Exploitation des aéroports

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports[xl] et dans l'intérêt des localités concernées, le programme d'Exploitation des aéroports exploite 18 aéroports éloignés, régionaux et locaux appartenant à Transports Canada[xli].

Sous-sous-programme 1.3.1.3 : Soutien aux petits aérodromes

Description : Le programme de Soutien aux petits aérodromes assure un soutien pour les projets d'immobilisations liés à la sécurité des pistes dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires[xlii] (PAIA) et il permet de gérer les engagements existants grâce auxquels certaines collectivités ont accès aux services et aux infrastructures aéroportuaires. Conformément à la Politique nationale des aéroports, le PAIA assure un soutien aux aéroports admissibles qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral. Il offre un financement pour les projets d'immobilisations liés à la sécurité sur les pistes, qui peut également s'appliquer à la protection des biens qui ne se trouvent pas sur les pistes. Ce programme vise les aéroports qui ont un besoin financier démontré pour effectuer les dépenses en capital nécessaires au maintien de la sécurité. On assure le soutien des engagements en accordant de l'aide financière : au gouvernement provincial dans le cadre du Programme des pistes d'atterrissage côtières du Labrador en vue de l'entretien des bandes d'atterrissage dans douze collectivités du Labrador; et à quatre aéroports du Québec afin de couvrir une partie des déficits d'exploitation, grâce au Programme de subvention au fonctionnement et à l'entretien des aéroports.

Sous-programme 1.3.2 : Infrastructure de transport maritime

Description : Le programme d'Infrastructure de transport maritime fonctionne à partir d'un cadre de politique axé sur le commerce et appuie le commerce canadien en rendant les biens maritimes disponibles à des fins commerciales. Le programme est exécuté par différents moyens, comme la gérance des biens exploités par des tierces parties, la

prestation directe au secteur public et l'administration des accords de contribution. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gérance des administrations portuaires canadiennes et des terres qu'elles gèrent; exploiter et céder les ports publics de Transports Canada; assurer et appuyer la gérance de services de traversiers offerts dans les régions éloignées, à l'échelle régionale et imposés par la Constitution; et assurer et appuyer la gérance de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Sous-sous-programme 1.3.2.1 : Gérance des administrations portuaires canadiennes

Description : Le programme de Gérance des administrations portuaires canadiennes assure la surveillance de 18 administrations portuaires du Canada (APC) qui gèrent les biens qui appartiennent au fédéral ou qui sont assujettis aux lois fédérales. Il s'agit de favoriser un régime de type commercial qui appuie les échanges commerciaux du Canada dans les limites des cadres stratégique et législatif. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : examiner et approuver les demandes d'acquisitions et de cessions immobilières de manière à s'assurer qu'elles sont conformes aux lois et aux politiques pertinentes, et qu'elles tiennent compte des préoccupations environnementales et des préoccupations des Autochtones; surveiller le processus de nomination qui doit être conforme à la *Loi maritime du Canada*; examiner et approuver les demandes de modifications aux activités des APC, aux limites d'emprunt, à la durée des baux ou à l'établissement de filiales; et assurer la conformité aux exigences relatives aux redevances sur les recettes brutes.

Sous-sous-programme 1.3.2.2 : Gérance de la voie maritime et soutien

Description : En vertu de la *Loi maritime du Canada*, il incombe à Transports Canada de protéger les activités et la viabilité à long terme de la Voie maritime du Saint-Laurent comme partie intégrante de l'infrastructure de transport nationale du Canada. Le programme de Gérance de la voie maritime et de soutien permet de surveiller la gestion, l'exploitation et l'entretien de la partie canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent par l'entremise de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent (la Corporation de la Voie maritime), dans l'intérêt des usagers de la Voie maritime et des entreprises et collectivités qui en dépendent. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : administrer, négocier et surveiller l'entente de vingt ans que le gouvernement fédéral a conclue avec la Corporation de la voie maritime; verser les paiements législatifs; négocier et surveiller les plans d'activités quinquennaux qui établissent les objectifs opérationnels et les coûts de renouvellement des biens; et superviser la gestion des biens non liés à la navigation, y compris la cession des biens excédentaires de la Voie maritime.

Sous-sous-programme 1.3.2.3 : Gérance des services de traversiers et soutien

Description : Le programme de Gérance des services de traversiers et de soutien dessert les Canadiens, les collectivités et les entreprises qui dépendent des services de traversiers. Il permet de surveiller le financement et la participation du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux services de traversiers dans l'ensemble du pays. Le

programme vise le service de la société d'État Marine Atlantique qui relie Terre-Neuve au reste du Canada conformément au mandat constitutionnel, trois services interprovinciaux du secteur privé dans le Canada Atlantique, y compris un service dans la collectivité éloignée des Îles-de-la-Madeleine selon le Programme de contribution pour les services de traversier[xiii], et le versement d'une subvention annuelle pour des services en Colombie-Britannique.

Sous-sous-programme 1.3.2.4 : Exploitation des ports

Description : Le programme d'Exploitation des ports assure l'accès aux installations maritimes sous le contrôle de Transports Canada aux usagers des ports et aux collectivités qu'ils desservent. Il permet la gestion et le maintien des ports qui appartiennent à Transports Canada, ce qui comprend l'établissement et la collecte des frais portuaires publics nationaux dans ces ports.

Sous-programme 1.3.3 : Infrastructure de transport terrestre et intermodale

Description : Le programme d'Infrastructure de transport terrestre appuie le commerce et la mobilité au Canada en favorisant l'accès efficient et économique aux réseaux de transport terrestre, tout en renforçant la sécurité des transports. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : élaborer, concevoir, négocier et gérer les fonds fédéraux pour les routes, les passages frontaliers, les compagnies de chemin de fer, le transport en commun et les ponts sous compétence fédérale; collaborer avec les provinces, les territoires et les autres partenaires en ce qui a trait à l'élaboration de programmes et de politiques d'infrastructure, en mettant plus précisément l'accent sur le Réseau routier national; assurer la gérance de VIA Rail Canada et des ponts sous compétence fédérale; et gérer les engagements de longue date en ce qui a trait à la prestation de services de transport ferroviaire à l'échelle régionale.

Sous-sous-programme 1.3.3.1 : Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien

Description : Le programme de Gérance du transport ferroviaire voyageur et de soutien rend accessibles les services de transport ferroviaire voyageurs à l'échelle nationale, à l'échelle régionale et dans les régions éloignées dans l'ensemble du Canada. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gérance de VIA Rail Canada et gérer la subvention annuelle à VIA Rail Canada; surveiller et fournir des conseils politiques sur les services ferroviaires voyageurs; administrer les contributions aux entreprises du secteur privé ou aux bandes des Premières nations qui exploitent des services de transport ferroviaire voyageurs dans les régions éloignées; et fournir le financement pour les projets d'immobilisations qui appuient les services de transport ferroviaire.

Sous-sous-programme 1.3.3.2 : Gérance des ponts

Description : Relevant de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et d'autres textes législatifs, le programme de Gérance des ponts permet de traiter des questions de capacité des ponts et tunnels qui relèvent de la compétence de Transports Canada en vue

de satisfaire de façon sécuritaire aux besoins actuels et futurs en matière de transport. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : la mise en œuvre et la gestion des initiatives et des contributions fédérales qui visent à répondre aux besoins des ponts sous compétence fédérale; la surveillance de la conformité des exploitants de ponts et tunnels à la réglementation pertinente; l'élaboration et la mise en œuvre des lois et règlements régissant les exploitants de ponts internationaux; la surveillance de la gérance du Pont de la Confédération conformément à une obligation constitutionnelle; et le versement des paiements législatifs à la Compagnie des chemins de fer nationaux pour la partie routière du pont Victoria à Montréal.

Sous-sous-programme 1.3.3.3 : Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport

Description : Le programme de Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport profite aux usagers de la route, aux intervenants et aux collectivités, car il permet d'améliorer les routes, les ponts, les systèmes de transport en commun et les systèmes technologiques pour le transport et les passages frontaliers, réduisant ainsi la congestion, les accidents et les coûts d'exploitation des intervenants et des usagers. Les fonctions qui se rattachent à ce programme intermodal sont les suivantes : fournir de l'orientation pour la conception de programme; gérer les contributions fédérales visant à améliorer le Réseau routier national, l'infrastructure frontalière Canada-États-Unis, les initiatives par rapport aux réseaux de transport en commun et à d'autres infrastructures de transport; élaborer, superviser et mettre en œuvre des politiques fédérales, et coordonner les enjeux liés aux infrastructures; évaluer les projets de transport du plan Chantiers Canada; et aider à surveiller le rendement de l'infrastructure de transport, en collaboration avec les intervenants.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
1.3 Infrastructures de transport			
415 437 562	415 437 562	338 824 026	316 037 849

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes et sous-sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
1.3.1 Infrastructure de transport aérien		
137 446 152	92 476 944	77 045 393
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires		
1 701 773	1 701 773	1 701 773

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
1.3.1.2 Exploitation des aéroports		
30 889 744	38 832 331	27 128 787
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes		
44 874 635	53 942 620	48 218 853
1.3.2 Infrastructure de transport maritime		
188 638 846	150 282 460	163 887 138
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes		
1 422 243	1 422 243	1 422 243
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien		
129 304 624	92 204 624	92 104 624
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien		
49 636 943	49 044 116	47 958 244
1.3.2.4 Exploitation des ports		
8 135 036	7 621 477	22 182 024
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale		
89 292 584	96 054 622	75 325 321
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien		
12 210 267	12 210 267	1 010 267
1.3.3.2 Gérance des ponts		
69 679 636	69 679 636	69 679 636
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		
7 402 681	14 164 719	4 635 418

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme, les sous-programmes et sous-sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
1.3 Infrastructures de transport		
217	211	211
1.3.1 Infrastructure de transport aérien		
166	166	166
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires		
10	10	10

2016–2017	2017–2018	2018–2019
1.3.1.2 Exploitation des aéroports		
999	999	999
1.3.1.3 Sociétés aux petits aéroports		
23	23	23
1.3.2 Infrastructure du transport maritime		
40	40	40
1.3.2.1 Cahiers des administrateurs portuaires canadiens		
7	7	7
1.3.2.2 Cahiers de la voie maritime et sociétés		
8	8	8
1.3.2.3 Cahiers des services de traversiers et sociétés		
1	1	1
1.3.2.4 Exploitation des ports		
30	30	30
1.3.3 Infrastructure du transport ferroviaire et intermodale		
21	21	21
1.3.3.1 Cahiers du transport ferroviaire voyageurs et sociétés		
3	3	3
1.3.3.2 Cahiers des ports		
3	3	3
1.3.3.3 Sociétés aux infrastructures routières et d'autres modes du transport		
21	10	10

Mesure du rendement – Pour le programme, les sous-programmes et sous-sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.3 Infrastructures de transport			
L'infrastructure financée par le fédéral est opérationnelle	Pourcentage de l'infrastructure financée par le fédéral qui atteint les objectifs opérationnels établis annuellement	100 %	Mars 2017
1.3.1 L'infrastructure de transport aérien			
L'infrastructure financée par le fédéral est opérationnelle	Pourcentage de l'infrastructure financée par le fédéral qui est opérationnelle	100 %	Mars 2017
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires			
Les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) respectent leurs baux. Les problèmes de non-conformité aux baux sont traités à l'intérieur des trente jours suivant leur détection	Pourcentage des aéroports du RNA qui respectent substantiellement les modalités de leurs baux	100 %	Mars 2017
1.3.1.2 Exploitation des aéroports			
Les aéroports sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des aéroports qui sont opérationnels	100 %	Mars 2017
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes			
Les aéroports sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des aéroports financés qui ont une certification opérationnelle	100 %	Mars 2017
1.3.2 Infrastructure de transport maritime			
L'infrastructure maritime est opérationnelle pour les usagers	Pourcentage de l'infrastructure maritime qui est opérationnelle	100 %	Mars 2017
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes			
Conformité aux lois, aux règlements et aux lettres patentes	Pourcentage des transactions qui sont en conformité avec les lois, les règlements et les politiques du gouvernement fédéral	100 %	Mars 2017

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien			
La Voie maritime du Saint-Laurent est ouverte et accessible à la circulation commerciale	Pourcentage de la Voie qui est accessible	99 %	Mars 2017
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien			
Les services de traversiers offerts dans les régions éloignées, à l'échelle régionale et imposés par la Constitution sont accessibles aux usagers	Pourcentage des traverses prévues qui sont effectuées	100 %[10]	Mars 2017
1.3.2.4 Exploitation des ports			
Les ports dont Transports Canada est propriétaire sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des ports exploitables qui sont opérationnels	100 %	Mars 2017
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale			
Les projets d'infrastructure de transport terrestre financés par le gouvernement fédéral ont été réalisés, et les usagers peuvent en bénéficier conformément à la date de conclusion de l'accord avec le bénéficiaire	Pourcentage de l'infrastructure de transport terrestre financée par le fédéral qui est opérationnelle	100 %	Mars 2017
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien			
Les services ferroviaires voyageurs interurbains et en régions éloignées, financés par le fédéral permettent de respecter les engagements actuels	Pourcentage des voyages ferroviaires de passagers (mesuré par trains-kilomètres) livré par des transporteurs ferroviaires voyageurs subventionnés par le fédéral (services interurbains et en régions éloignées)	98 %	Mars 2017

[10] Ne comprend pas les problèmes liés à la mécanique ou aux conditions météorologiques hors du contrôle des exploitants.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.3.3.2 Gérance des ponts			
Les ponts sous compétence fédérale peuvent répondre à la demande actuelle et future	Pourcentage du financement fédéral qui est obtenu et versé à temps pour permettre à un projet de débuter dans la période convenue	100 %	Mars 2017
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport			
L'infrastructure des routes et des postes frontaliers financée par le fédéral est accessible aux usagers	Pourcentage des projets de routes et de postes frontaliers qui atteignent les objectifs de financement	100 %	Mars 2017

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes, sous-sous programmes (SSP) et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Mettre en œuvre la Stratégie de gestion des biens en ce qui touche les ports détenus et exploités par Transports Canada en vue d'appuyer le transfert de ces installations à des intérêts locaux et privés mieux placés pour les exploiter (SP1.3.2);
- Travailler avec Parcs Canada à transférer rapidement les biens-fonds excédentaires à un aéroport et continuer les activités de planification et d'engagement qui appuient l'objectif à long terme d'aménagement d'un aéroport sur les biens-fonds de Pickering (SSP1.3.1.2).

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Transports Canada fait la promotion d'un réseau de transport respectueux de l'environnement au Canada. Ce résultat stratégique fait progresser le programme environnemental du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et s'harmonise avec d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations futures; assure la protection du milieu marin en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports; et fait en sorte que Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'un environnement plus propre et plus sain.

Les programmes et les sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 2.1 : Air pur – Transport

Description : Le Programme Air pur – Transport de Transports Canada fait progresser le programme de l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports. Il complète également d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre pour améliorer la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Ses deux objectifs principaux sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques et/ou de gaz à effet de serre provenant des secteurs aériens, maritimes et ferroviaires, et mettre en œuvre les obligations et les engagements de Transports Canada dans le cadre du programme de l'air pur.

Sous-programme 2.1.1 : Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance

Description : Le programme du Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et de la surveillance, qui tient son pouvoir de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*[xliv], de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*[xlv] et de la *Loi sur l'aéronautique*[xlvi], contribue à réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports grâce à la création et à la mise en œuvre de régimes réglementaires. Il permet d'établir les cadres juridique et réglementaire qui régissent les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre provenant des secteurs aériens, maritimes et ferroviaires; de surveiller la conformité des entreprises de transport à l'égard de leurs obligations réglementaires; de représenter le Canada dans des discussions visant à établir des normes internationales concernant les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre dans ces secteurs; de fournir de l'appui à Environnement et Changement climatique Canada dans l'élaboration de règlements visant les émissions de gaz à effet de serre des véhicules routiers, et de contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'instruments en vue de réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports au Canada.

Sous-programme 2.1.2 : Initiatives en matière d'air pur

Description : Les Initiatives en matière d'air pur permettent au gouvernement fédéral de faire progresser son programme environnemental du secteur des transports en favorisant et en démontrant des moyens visant à réduire les gaz à effet de serre et autres polluants liés au transport; en mettant à l'épreuve et en appliquant des technologies automobiles de pointe en vue de réduire les gaz à effet de serre et autres polluants provenant des véhicules motorisés; en créant des partenariats; et en concevant, en négociant et en gérant les initiatives de réduction des émissions liées au transport.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
2.1 Air pur – Transport			
12 017 045	12 017 045	1 891 550	1 949 269

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance		
1 555 286	1 555 286	1 555 286
2.1.2 Initiatives en matière d'air pur		
10 461 759	336 264	393 983

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
2.1 Air pur – Transport		
15	15	15
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance		
13	13	13
2.1.2 Initiatives en matière d'air pur		
2	2	2

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
2.1 Air pur – Transport			
Mesure de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre	Pourcentage des émissions du secteur des transports couvert par le rapport annuel	100 %	Mars 2020

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
(GES) dans le secteur des transports	sur l'intensité des émissions de GES des transports (mesurée en grammes par unité d'activité)		
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance			
Cadre réglementaire (et politiques) sur l'air pur qui concorde avec les normes internationales	Pourcentage des instruments qui concordent avec les lois canadiennes ou les normes internationales	100 %	Mars 2017
2.1.2 Initiatives en matière d'air pur			
Les technologies écologiques de transport sont accessibles aux usagers	Nombre de sites utilisant des technologies de transport moins polluantes[11]	10	Mars 2017

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Aider à l'élaboration de politiques et d'instruments fondés sur des données probantes au moyen d'un programme de recherche multi et intermodal (SP2.1.1);
- Être responsable de la participation du gouvernement du Canada à l'Organisation maritime internationale et à l'Organisation de l'aviation civile internationale à l'élaboration de normes, de règlements et de programmes d'action visant à limiter ou à réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre provenant du transport maritime et aérien international (SP2.1.1);
- Collaborer avec le secteur du transport aérien canadien à réduire volontairement les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport aérien dans le cadre du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation (SP2.1.1);
- Finaliser une nouvelle norme sur le dioxyde de carbone pour les moteurs d'avion à l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'incorporer dans le programme de réglementation canadien (SP2.1.1);
- Prendre des mesures à l'égard des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur ferroviaire, notamment :

[11] Cet indicateur s'applique au Programme d'alimentation à quai pour les ports et à l'Initiative en matière de transport propre liée aux activités portuaires du camionnage.

  - élaborer un règlement sur la réduction des polluants atmosphériques rejetés dans l'environnement;
  - continuer de faire progresser l'initiative conjointe Canada–États-Unis sur les émissions des locomotives du Conseil de coopération en matière de réglementation (CCR), un accord volontaire avec l'industrie ferroviaire canadienne, ainsi que des activités de recherche visant à mieux comprendre les nouvelles technologies permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre (SP2.1.1);
- Appuyer l'élaboration d'un règlement sur les émissions de gaz à effet de serre par Environnement et Changement climatique Canada[xlvii] visant les véhicules utilitaires légers (années modèles 2017 et plus) et les véhicules utilitaires lourds (années modèles 2018 et plus) en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[xlviii], qui s'harmonisera avec la réglementation des États-Unis. (SP2.1.1);
- Coordonner, en collaboration avec le département des Transports des É.-U., la conception et la mise en œuvre d'applications et de technologies de communications véhicule à véhicule et véhicule à infrastructure pour les véhicules utilitaires légers et lourds, y compris l'architecture et les normes pour soutenir un déploiement interopérable relevant du CCR (SP2.1.2);
- Se concentrer à réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre provenant du secteur maritime en finançant l'installation de systèmes d'alimentation à quai pour les navires dans les ports canadiens (SP2.1.2);
- S'occuper des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en menant des essais et des évaluations de technologies avancées pour véhicule, qui serviront d'assises pour élaborer des règlements, ainsi que des codes et des normes pour l'industrie, et voir à ce que de nouvelles technologies propres et sécuritaires puissent être introduites au Canada en temps voulu (SP2.1.2).

Programme 2.2 : Eau propre – Transport

Description : Le Programme Eau propre – Transport protège le milieu marin en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Le Programme réglemente et surveille les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglemente les eaux de ballast, et contribue à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution marine. Cette activité fait progresser le programme Eau propre du gouvernement dans le secteur des transports et complète d'autres programmes fédéraux visant à protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Le Programme représente également le Canada dans le cadre de discussions en vue d'établir des normes internationales en guise de prévention de la pollution par des bâtiments naviguant en eaux canadiennes et de s'occuper de la menace que représentent les espèces aquatiques envahissantes.

Sous-programme 2.2.1 : Cadre réglementaire du programme Eau propre

Description : Relevant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*[xlix], de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ainsi que de certaines conventions internationales, le Cadre réglementaire du programme sur l'eau propre fixe les cadres juridiques et réglementaires qui régissent la protection du milieu marin contre la pollution et les espèces envahissantes ainsi que les répercussions des cas de pollution sur l'environnement.

Sous-programme 2.2.2 : Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau

Description : Le Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau contribue à réduire la pollution causée par le transport par navires en permettant de surveiller la conformité des sociétés de transport maritime au cadre réglementaire en matière de sécurité maritime au moyen d'activités de surveillance, d'inspection, de vérification, de suivi et d'application de la loi.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
2.2 Eau propre – Transport			
29 181 758	29 181 758	18 477 551	15 430 906

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre		
16 074 779	2 954 856	1 464 872
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau		
13 106 979	15 522 695	13 966 034

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
2.2 Eau propre – Transport		
82	60	59
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre		
30	8	8
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau		
52	52	51

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
2.2 Eau propre – Transport			
Prévention de la pollution marine provenant des navires qui exploitent les eaux de compétence canadienne	Nombre de déversements de polluants nocifs dans l'environnement marin par des navires relevés au cours des patrouilles antipollution et d'autres démarches	17	Mars 2017
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre			
Lois, règlements et politiques qui sont harmonisés avec les normes internationales adoptées	Pourcentage des instruments qui concordent avec les lois canadiennes et les normes internationales adoptées	95 %	Mars 2017
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau			
L'industrie est conforme au cadre réglementaire	Pourcentage des navires qui sont conformes au cadre réglementaire régissant le régime d'intervention environnementale	95 %	Mars 2017
L'industrie est conforme au cadre réglementaire pour le rejet d'eau de ballast dans les eaux de compétence canadienne	Pourcentage des navires qui respectent les règles relatives aux rapports du *Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast*[5]	95 %	Mars 2017

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Cerner les besoins stratégiques futurs dans le Nord en mettant l'accent sur les services et l'infrastructure de transport qui renforceront le transport sécuritaire et respectueux de l'environnement dans tous les modes (SP2.2.1);
- Élargir à un plus grand nombre de bâtiments les exigences sur le transport de système d'identification automatique (SIA) et travailler à la modification du *Règlement sur la sécurité de la navigation*[6] en conséquence (SP2.2.1);
- Surveiller et analyser les avancées nationales et internationales en matière de pollution de l'eau, en ce qui a trait aux répercussions potentielles sur le secteur des transports, les politiques ministérielles et les pouvoirs législatifs; élaborer des politiques et des recommandations sur les interventions (SP2.2.1);
- Continuer le travail au niveau international, avec les É.-U. et les intervenants, à l'établissement d'un règlement sur les eaux de ballast qui restera équitable, pratique et respectueux de l'environnement, et à la mise en œuvre de la Convention sur la gestion des eaux de ballast dans la réglementation canadienne (SP2.2.1);

- Favoriser un réseau de transport maritime sécuritaire et respectueux de l'environnement afin d'aider au développement économique par les moyens suivants :
    - fournir une contribution à Clear Seas - Centre de transport maritime responsable[lii], dont le mandat est de servir de source d'information impartiale sur des pratiques exemplaires de transport de pétrole et de gaz naturel liquéfié, et à Ocean Networks Canada[liii], afin de lui permettre de transformer ses données océanographiques en information pour la sécurité de la navigation (SP2.2.1);
    - renforcer les dispositions sur la préparation et l'intervention en cas de pollution et moderniser le programme d'intervention environnementale afin d'augmenter le nombre d'inspections de la conformité et de prendre des mesures d'application de la loi en cas de non-conformité (SP2.2.1 et SP2.2.2);
    - piloter une nouvelle approche régionale axée sur les risques dans la planification des interventions en cas de déversement, dont l'élaboration d'un programme de subvention à la participation communautaire afin de permettre la participation des collectivités locales et des groupes autochtones (SP2.2.1 et SP2.2.2);
    - continuer d'utiliser le Programme national de surveillance aérienne[liv] pour prévenir la pollution qu'entraînent les déversements causés par des navires et aider aux mesures d'intervention (SP2.2.2).
- Renforcer les dispositions sur la préparation et l'intervention en cas de pollution, et moderniser le programme d'intervention environnementale pour améliorer les inspections de la conformité et prendre des mesures d'application de la loi plus efficaces en cas de non-conformité (SP2.2.1 et SP2.2.2).

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport

Description : Le Programme Gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de s'acquitter de ses responsabilités en vue d'offrir un réseau de transport national respectueux de l'environnement et résilient pour les Canadiens, en assurant la conformité aux obligations environnementales du Ministère par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux lignes directrices, ainsi que respecter les engagements du Ministère envers les peuples autochtones.

Ce Programme permet d'assumer les responsabilités de Transports Canada à l'égard de la mise en application d'une stratégie ministérielle de développement durable en vertu de la *Loi fédérale sur le développement durable*[lv]; de s'assurer que les terres et les installations de Transports Canada sont gérées de façon respectueuse de l'environnement, conformément à la législation et aux politiques fédérales; d'offrir un soutien fonctionnel relatif aux évaluations environnementales, notamment pour les projets d'exploitation des ressources; de gérer les lieux contaminés; de donner des conseils sur la consultation, la mobilisation, les négociations et la mise en oeuvre de traités Autochtones; et chercher à améliorer la résilience du réseau de transport national face aux événements climatiques extrêmes actuels et à venir.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
2.3 Gérance de l'environnement – Transport			
13 132 224	13 132 224	13 682 558	12 692 776

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme

2016–2017	2017–2018	2018–2019
2.3 Gérance de l'environnement – Transport		
115	115	115

Mesure du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
2.3 Gérance de l'environnement – Transport			
Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Pourcentage des engagements ministériels qui sont respectés dans le cadre de la Stratégie fédérale de développement durable	100 %	Mars 2017
Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Nombre de fois où TC n'était pas conforme aux lois environnementales applicables	0	Mars 2017
Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Nombre de fois où TC n'a pas réalisé ses obligations légales de consulter les groupes autochtones	0	Mars 2017
Renforcement des connaissances et de la capacité d'adaptation de Transports Canada et amélioration de l'intégration des facteurs climatiques dans la prise de décisions	Pourcentage des mesures provenant du Plan d'adaptation au changement climatique qui ont été mises en oeuvre et pour lesquelles les résultats attendus ont été atteints	100 %	Mars 2017

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et des priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Contribuer aux initiatives du gouvernement du Canada pour améliorer le cadre de réglementation des grands projets de ressources partout au pays à l'appui du développement durable des ressources, y compris la participation aux activités de consultation des Autochtones associées aux examens de projet coordonnées par les instances suivantes :
  - Agence canadienne d'évaluation environnementale[lvi];
  - Bureau de gestion des grands projets[lvii];
  - Bureau de gestion des projets nordiques[lviii].
- Continuer de prendre des mesures pour mieux comprendre les risques liés aux conditions climatiques pour le secteur canadien des transports, et aider à trouver des solutions adaptées afin de le rendre plus résilient, en renforçant l'engagement avec les intervenants en transport partout au Canada et à l'étranger à :
  - faire progresser les efforts de coopération sur l'adaptation aux changements climatiques;
  - aligner les politiques et les activités.
- Poursuivre la mise en œuvre du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux et de la Stratégie d'assainissement de l'environnement en vue de l'assainissement et de la gestion des sites contaminés de Transports Canada en fonction du financement disponible. Par exemple, dans le cadre du projet d'assainissement de Rock Bay, retirer les sédiments contaminés de la baie, la remblayer jusqu'à son niveau original et en restaurer le littoral;
- Contribuer à l'élaboration d'un processus intégré pour voir à ce que les instruments législatifs et réglementaires soient modernes, simplifiés et efficaces.

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire et sûr qui facilite le déplacement des personnes et des marchandises dans tout le Canada et à l'international, sans causer de blessures, de décès ou de dommages matériels. Le Ministère y voit en influençant le comportement du public et de l'industrie au moyen de politiques, de normes, de lois et de règlements. Les régimes de réglementation que l'on harmonise et que l'on rationalise, grâce à l'expérience de pays et d'intervenants multiples, facilitent le recours à des pratiques de transport sécuritaires, sûres et efficaces et l'instauration d'une culture saine de la sécurité et de la sûreté. En outre, Transports Canada veille à ce que les Canadiens et l'industrie du transport respectent le cadre de réglementation au moyen de son programme de surveillance.

Les programmes, sous-programmes et sous-sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 3.1 : Sécurité aérienne

Description : Le Programme de Sécurité aérienne, sous l'autorité de la *Loi sur l'aéronautique*, permet d'appliquer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des activités de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes, y compris l'établissement des normes de sécurité pour la conception et la fabrication de produits aéronautiques en harmonie avec les normes internationales. Le Programme : favorise la sécurité du réseau aérien, assure la surveillance du secteur de l'aviation, et applique les conventions internationales signées par le Canada. De plus, le Programme offre des services aériens et la formation connexe afin d'appuyer les activités de Transports Canada et d'autres ministères.

Sous-programme 3.1.1 : Cadre réglementaire de la sécurité aérienne

Description : Le programme du Cadre réglementaire de la sécurité aérienne assure l'utilisation équilibrée d'outils (politiques, lignes directrices, règlements, normes, activités d'éducation et de sensibilisation), fondée sur les risques, de manière à promouvoir un cadre réglementaire de sécurité aérienne harmonisé pour les Canadiens ainsi que pour l'industrie aérienne au Canada.

Sous-programme 3.1.2 : Surveillance de la sécurité aérienne

Description : Le programme de Surveillance de la sécurité aérienne est fondé sur les risques, et permet d'appuyer la conformité de l'industrie aéronautique avec le cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-sous-programme 3.1.2.1 : Service à l'industrie aéronautique

Description : En s'inspirant des normes et des exigences réglementaires du *Règlement de l'aviation canadien*[16], les responsables du programme de Service à l'industrie aéronautique remplissent les fonctions suivantes : délivrent des permis au personnel,

délivrent des certificats d'exploitation aux organismes et certifient les produits aéronautiques.

Sous-sous-programme 3.1.2.2 : Surveillance du réseau aérien

Description : Le programme de Surveillance du réseau aérien, fondé sur les risques, permet de surveiller la conformité de l'industrie aéronautique au cadre réglementaire au moyen d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.1.3 : Services des aéronefs

Description : Le programme de Services des aéronefs fournit des aéronefs, des services aériens, l'ingénierie et l'entretien des aéronefs ainsi que les services de formation connexes à Transports Canada et aux autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.1 Sécurité aérienne			
179 090 581	179 090 581	207 083 210	171 137 428

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne		
27 726 268	26 785 807	26 602 595
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne		
121 638 928	121 554 208	121 592 208
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique		
33 488 148	33 488 148	33 488 148
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien		
88 150 778	88 066 060	88 081 060
3.1.3 Services des aéronefs		
29 725 389	58 723 195[17]	22 902 625

[17] L'augmentation des dépenses prévues pour 2017–2018 est le résultat du financement des immobilisations pour le projet sur les systèmes aériens sans pilote.

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme, les sous-programmes et les sous-sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
3.1 Sécurité aérienne		
1 732	1 732	1 732
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne		
253	253	253
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne		
1 127	1 127	1 127
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique		
348	348	348
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien		
779	779	779
3.1.3 Service des aéronefs		
352	352	352

Mesure du rendement – Pour le programme, les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.1 Sécurité aérienne			
Un réseau d'aviation civile sécuritaire	Nombre d'accidents par 100 000 heures de vol. Taux moyen continu à comparer à la cible. (La cible est basée sur la moyenne des 10 années précédentes) (Amélioration = diminution)	Réduction du taux de 3 % par rapport à la moyenne mobile sur 10 ans (la moyenne mobile sur 10 ans est actuellement 5,8)	Décembre 2016
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne			
Un programme d'établissement de règle qui arrive à point nommé et appuie le cadre de réglementation axé sur le risque	Temps moyen (en années) pour l'élaboration de nouveaux règlements ou la modification de règlements régissant la sécurité aérienne (dans le but de calculer le taux moyen quinquennal, dès qu'il y aura suffisamment de données) (Amélioration = diminution)	5,36 (baisse de 5 % par rapport à l'année précédente)	Décembre 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne			
Conformité du milieu de l'aviation avec les exigences réglementaires	Nombre de constatations de non-conformité des entreprises aériennes selon les certificats détenus en comparant une année à l'autre. (Amélioration = diminution) Nota : La tendance générale ne peut être mesurée pleinement avant la fin de l'exercice financier 2017–2018, étant donné que le cycle de surveillance est de 5 ans et que celui-ci a commencé en 2013–2014	Baisse de 1 %	Mars 2017
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique			
Les services offerts appuient les activités de l'industrie aéronautique canadienne	Pourcentage des services offerts qui respectent les normes de service (Amélioration = augmentation) Nota : Toutes les activités nationales ne sont pas représentées	69 % (hausse de 5 % par rapport à l'année précédente)	Mars 2017
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien			
La communauté aérienne gère systématiquement les dangers et les risques de l'aviation	Gravité moyenne des cas de non-conformité observés dans les entreprises d'aviation selon les certificats détenus et sur une échelle de 1 à 3 (1=mineure, 2=modérée, 3=majeure) (Amélioration = baisse de la gravité)	2,0	Mars 2017
3.1.3 Service des aéronefs			
Services d'aviation sécuritaires donnant confiance aux clients	Pourcentage de clients satisfaits ou très satisfait du service (notation de 2 ou 3 sur une échelle de 3) (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2018
Services d'aviation sécuritaires donnant confiance aux clients	Nombre d'incidents de catégorie 3[11] ou plus (par 1 000 h de vol) (Amélioration = diminution)	2,0	Mars 2017

[11] Les incidents de catégorie 3 comprennent des incidents entraînant des dommages, des blessures, des retards, des immobilisations au sol ou des coûts modérés en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*.

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes, sous-sous programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Renforcer la sécurité aérienne au Canada en travaillant sur les risques prioritaires touchant le réseau de transport aérien, aux fins suivantes :
  - examiner les possibilités de changer la réglementation et de mener des activités d'éducation et de sensibilisation sur les phases d'approche et d'atterrissage des vols, avec un accent sur l'instabilité des approches et les sorties de piste (SP3.1.1 et SP3.1.2);
  - continuer d'améliorer les règlements, les normes et/ou les documents de référence sur la performance humaine, comme la fatigue, la gestion des ressources de l'équipage et la prise de décision des pilotes (SP3.1.1 et SP3.1.2);
  - élaborer un programme de promotion et d'éducation en matière de sécurité afin d'améliorer la formation des pilotes et ainsi réduire les risques de perte de contrôle en vol (SP3.1.1 et SP3.1.2);
  - élaborer une stratégie à long terme pour intégrer les véhicules aériens non habités (UAV) dans l'espace aérien canadien et s'engager à augmenter la collaboration régionale et internationale pour se pencher sur les risques associés aux UAV; il s'agit du secteur de l'industrie de l'aviation qui connaît la croissance la plus rapide (SP3.1.1, SP3.1.2 et SP3.1.3).

Programme 3.2 : Sécurité maritime

Description : Le Programme de Sécurité maritime, en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la protection de la navigation*, de la *Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs*[lx], de la *Loi sur le pilotage*[lxi], de la *Loi sur le cabotage*[lxii] et de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, permet d'élaborer, d'administrer et de mettre en œuvre les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément aux normes internationales. Le Programme : favorise la sécurité du réseau de transport maritime; permet d'assurer la surveillance de l'industrie maritime, y compris les bâtiments canadiens et étrangers (embarcations de plaisance et autres); applique les conventions internationales signées par le Canada; protège le droit du public de naviguer sur les voies navigables canadiennes; réglemente les feux ou les balises nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation pendant et/ou après la construction de certains ouvrages; réglemente la mise à l'eau de bouées privées conformément au *Règlement sur les bouées privées*[lxiii] pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et agit à titre de Receveur d'épaves selon la partie 7 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Sous-programme 3.2.1 : Cadre réglementaire de la sécurité maritime

Description : Le Cadre réglementaire de la sécurité maritime fournit une gamme d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin d'appuyer un cadre

réglementaire de la sécurité maritime harmonisé pour l'industrie maritime canadienne (marins, navires commerciaux et embarcations de plaisance). Ce programme déploie également des efforts pour harmoniser le cadre réglementaire de la sécurité maritime du Canada avec celui d'autres pays.

Sous-programme 3.2.2 : Surveillance de la sécurité maritime

Description : Le programme de Surveillance de la sécurité maritime est fondé sur les risques et favorise la conformité de l'industrie maritime au cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations, de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.2.3 : Programme de protection de la navigation

Description : Le Programme de protection de la navigation[lxiv] est responsable de l'administration de la *Loi sur la protection de la navigation*. Les principales activités sont l'examen et l'autorisation d'ouvrages dans les eaux répertoriées dans l'annexe, la gestion des obstacles dans les eaux répertoriées à l'annexe, ainsi que l'application de l'interdiction de jeter des matériaux dans les eaux navigables et d'assécher celles-ci. Le programme possède également une disposition d'adhésion qui permet au propriétaire d'un ouvrage se trouvant dans des eaux navigables non répertoriées d'en demander l'examen en vertu de la *Loi*. Le programme a aussi des responsabilités sous la *Loi de la marine marchande du Canada, 2001* en procédant à l'examen et en rendant des décisions conformément aux pouvoirs liés à la navigation, notamment dans le cadre du Programme du receveur d'épaves et du *Règlement sur les bouées privées*.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.2 Sécurité maritime			
56 814 328	56 814 328	54 016 429	53 514 853

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime		
10 212 726	9 964 710	9 964 710
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime		
41 426 162	39 556 012	39 092 711
3.2.3 Programme de protection de la navigation		
5 175 440	4 495 707	4 457 432

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
3.2 Sécurité maritime		
553	553	553
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime		
97	97	97
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime		
406	406	406
3.2.3 Programme de protection de la navigation		
50	50	50

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.2 Sécurité maritime			
Un réseau de transport maritime sécuritaire	Nombre d'occurrences pour des bâtiments commerciaux canadiens (autres que de plaisance) par millier de bâtiments dans le registre canadien (nombre moyen de déplacements sur cinq ans) (Amélioration = diminution)	Réduction de 2 % en fonction de la moyenne sur deux ans établie	Décembre 2016
Un réseau de transport maritime sécuritaire	Nombre de décès pour des embarcations de plaisance par embarcation de plaisance immatriculée (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	Diminution de 1 % en fonction de la moyenne quinquennale établie	Décembre 2016
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime			
Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales et à la directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation	Pourcentage de règlements alignés sur les lois canadiennes et/ou normes internationales adoptées (Amélioration = augmentation)	85 %	Mars 2017
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime			
Conformité des bâtiments canadiens (autre que de plaisance)	Pourcentage de bâtiments canadiens inspectés (autre que de plaisance) qui sont conformes aux	68 %	Mars 2017

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
inspectés aux règlements applicables	règlements applicables[14] (Amélioration = augmentation)		
Conformité aux règlements relatifs aux embarcations de plaisance	Pourcentage d'embarcations de plaisance conformes aux règlements applicables (y compris celles qui ont fait l'objet d'une vérification de courtoisie) (Amélioration = augmentation)	60 %	Mars 2017
La surveillance réglementaire par le contrôle par l'État du port est assurée grâce à l'inspection des bâtiments étrangers à risque élevé	Pourcentage de bâtiments étrangers à risque élevé inspectés (Amélioration = augmentation)	95 %	Mars 2017
3.2.3 Programme de protection de la navigation			
Navigation sécuritaire dans les eaux navigables les plus achalandées du Canada	Le nombre d'ouvrage mis en place de façon sécuritaire au cours de l'année[15]	Base de référence à établir en 2017[16]	Mars 2018

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Resserrer les liens entre l'engagement international, les consultations nationales et l'élaboration de règlements (SP3.2.1);
- Faire progresser les travaux sur le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* en menant des consultations et en élaborant des politiques, notamment pour les bâtiments qui fonctionnent au gaz naturel liquéfié et au gaz naturel comprimé (SP3.2.1);

[14] Les navires non-conformes qui sont considérés comme non sécuritaires sont arrêtés immédiatement. La non-conformité peut désigner une personne qui ne présente pas le document approprié à un inspecteur sur demande, ou l'omission de corriger un manquement à la sécurité relevé dans le navire. Toute situation de non-conformité doit être réglée dans les délais prescrits afin de continuer à garantir la sécurité maritime. Étant donné que le Groupe de la sécurité et de la sûreté maritimes de Transports Canada délivre plus de 20 000 avis de défaut de sécurité chaque année, la moyenne globale de conformité de 70 % comprend tous les navires pour lesquels aucune lacune de sécurité n'a été relevée (si minime soit-elle). Ce résultat continuera d'être surveillé au moyen d'inspections et de sensibilisation en collaboration avec les partenaires canadiens et internationaux.

[15] La *Loi sur la protection de la navigation* autorise et réglemente les obstacles sécuritaires au droit du public à la navigation, y compris les ouvrages construits dans les cours d'eau les plus achalandés du Canada, sur, sous, à travers ceux-ci ou au-dessus de ceux-ci.

[16] Après l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection de la navigation* le 1er avril 2014, des procédures et des processus administratifs ont été élaborés. Le programme vise 2016 pour la mise en œuvre des nouvelles normes de services à l'appui des fonctions administratives révisées du Programme de protection de la navigation en vertu de la *Loi*.

- Faire progresser les travaux sur le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*[lxv] et le ***Règlement sur les certificats de sécurité des bâtiments*** (SP 3.2.1);
- Appliquer de nouveaux règlements visant à améliorer la sécurité des bateaux de pêche, les normes sur la construction et l'équipement des bâtiments et la surveillance de la certification et de l'inspection de sécurité des bâtiments (SP3.2.1);
- Élaborer des normes, des lignes directrices et des cours à l'appui de la mise en œuvre du Code polaire conformément aux principes canadiens de sécurité et de protection de l'environnement arctique, financer le Comité de la coopération technique de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour aider d'autres administrations à appliquer le Code polaire, et envisager de faire progresser la deuxième phase du Code. Pour y arriver et faciliter la réalisation d'autres initiatives relatives à la navigation dans l'Arctique, rétablir un représentant canadien permanent à l'OMI, créer une équipe chargée de mettre en œuvre le Code polaire et de participer aux consultations, et modifier la réglementation s'il y a lieu (SP3.2.1);
- Améliorer les activités de conformité et de surveillance pour réduire au minimum le nombre d'incidents et d'accidents dans les eaux canadiennes (SP3.2.1 et SP3.2.2);
- Continuer à moderniser les cadres de réglementation et de surveillance de la Sécurité maritime en élaborant et en modifiant des règlements de façon à les harmoniser avec les exigences internationales (Le processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement [TERMPOL[lxvi]]), réforme de la réglementation, lignes directrices sur l'inspection et la vérification des navires-citernes) et à répondre aux besoins des intervenants (SP3.2.1 et SP3.2.2);
- Faire avancer les travaux pour mettre en œuvre les dispositions applicables du Code polaire obligatoire dans le régime réglementaire du Canada pour la navigation dans l'Arctique. Faire un examen plus approfondi et moderniser des éléments supplémentaires du cadre de programme pour les navires exploités dans les eaux arctiques canadiennes, y compris les modifications corrélatives nécessaires à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* et au *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*[lxvii] (SP3.2.2);
- Continuer de renforcer le régime de sécurité des navires-citernes et d'intervention afin qu'il cadre avec le programme de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes en établissant un Centre de Transports Canada permanent au port de Kitimat, et ce, pour permettre de procéder à l'inspection des navires-citernes étrangers (SP3.2.2);
- Mettre en œuvre des initiatives dans le cadre du Plan d'action Canada–États-Unis du Conseil de coopération en matière de réglementation pour harmoniser davantage les régimes réglementaires des deux pays (SP3.2.2);
- Passer en revue les outils opérationnels, les procédures et les lignes directrices pour la gestion de la *Loi sur la protection de la navigation* (SP3.2.3).

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire

Description : En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, le Programme de la Sécurité ferroviaire élabore, administre et surveille les politiques et les outils de réglementation nécessaires à la sécurité des activités ferroviaires de façon à être cohérent avec les normes et les niveaux nord-américains et internationaux de sécurité. Le Programme favorise la sécurité au sein du réseau de transport ferroviaire et offre une surveillance de l'industrie ferroviaire. De plus, le Programme fait la promotion de la sécurité publique aux passages à niveau, détermine les risques d'intrusion et fournit des fonds pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.

Sous-programme 3.3.1 : Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire

Description : Le programme du Cadre réglementaire de la Sécurité ferroviaire fournit une gamme d'outils équilibrée (politiques, lignes directrices, règlements, règles et normes d'ingénierie) pour promouvoir un cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire harmonisé pour l'industrie ferroviaire et le public en général, tout en assurant la viabilité du secteur ferroviaire.

Sous-programme 3.3.2 : Surveillance de la sécurité ferroviaire

Description : Le programme de Surveillance de la sécurité ferroviaire est fondé sur les risques et fait la promotion de la conformité de l'industrie ferroviaire au cadre réglementaire au moyen d'inspections, de vérifications et, au besoin, d'application de la loi.

Sous-programme 3.3.3 : Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire

Description : Le Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire assure le financement des améliorations apportées à la sécurité aux passages à niveau et encourage la sensibilisation et l'éducation du public et des intervenants dans le but de prévenir les blessures et les décès.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.3 Sécurité ferroviaire			
35 124 187	35 124 187	35 124 187	35 124 187

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire		
3 271 674	3 271 674	3 271 674

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire		
16 333 402	16 333 402	16 333 402
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire		
15 519 111	15 519 111	15 519 111

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
3.3 Sécurité ferroviaire		
208	208	208
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire		
22	22	22
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire		
149	149	149
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire		
37	37	37

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.3 Sécurité ferroviaire			
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces accidents comprennent les déraillements et les collisions en voie principale, les déraillements et les collisions hors d'une voie principale, les incendies/ explosions entre autres) (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	Réduction du taux de 5 % par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Décembre 2016
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'incidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces incidents comprennent l'aiguillage de voie principale en position anormale, le mouvement dépassant les limites de vitesse autorisées, la fuite de marchandises dangereuses, un membre d'équipe frappé d'incapacité,	Réduction du taux de 5 % par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Décembre 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
	le matériel roulant parti à la dérive, une indication moins contraignante que celle requise et le chevauchement d'autorisations sans mesure de protection) (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)		
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire			
Le cadre réglementaire traite les risques les plus élevés	Pourcentage des stratégies d'atténuation des risques ferroviaires élaborées en fonction du nombre total des risques cernés dans le plan d'activités de la Sécurité ferroviaire (Amélioration = augmentation)	90 %	Mars 2017
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire			
L'industrie du transport ferroviaire est conforme	Taux de non-conformité de l'industrie décelé dans les activités de surveillance de la Sécurité ferroviaire (Amélioration = diminution)	Baisse de 2 % d'année en année	Mars 2017
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire			
Passages à niveau sécuritaires	Pourcentage de la réduction des collisions aux passages à niveau (Amélioration = augmentation)	5 %	Décembre 2016
Éliminer les intrusions sur les emprises de chemin de fer	Pourcentage de la réduction des accidents liés aux intrusions (Amélioration = augmentation)	5 %	Décembre 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Continuer de tirer parti du cadre législatif et réglementaire de la Sécurité ferroviaire et de le renforcer, par les moyens suivants :
  - finaliser la mise en œuvre de la réglementation et des modifications législatives découlant du rapport du Bureau du vérificateur général de 2013 sur la sécurité ferroviaire et de l'enquête du Bureau de la sécurité des transports du Canada sur les événements survenus à Lac-Mégantic (SP3.3.1);
  - élaborer un nouveau règlement pour régler les questions de sécurité en suspens concernant la formation et les qualifications des employés de

chemin de fer, les plans de gestion de l'environnement, ainsi que la maîtrise et la prévention des incendies sur les propriétés des compagnies de chemin de fer (SP3.3.1);

- Améliorer le régime de surveillance de la Sécurité ferroviaire en vérifiant chaque élément des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer, selon un cycle de trois à cinq ans, ou plus rapproché, en fonction des risques (SP3.3.2);
- Proposer de nouvelles mesures pour renforcer la sécurité des chemins de fer (SP3.3.1, SP3.3.2 et SP3.3.3).

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles

Description : Le Programme de la Sécurité des véhicules automobiles, que régit la *Loi sur la sécurité automobile* et la *Loi sur les transports routiers*[lxxxi], élabore, administre et supervise les politiques, règlements et normes nécessaires à assurer la sécurité des véhicules automobiles et celles des activités commerciales d'une manière qu'elle réponde aux normes nationales et internationales. Le Programme contribue à la réduction des décès et des blessures causés par la route et supervise la sécurité au sein de l'industrie automobile.

Sous-programme 3.4.1 : Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles

Description : Le programme du Cadre législatif et réglementaire des véhicules automobiles offre un juste équilibre d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin de créer et d'assurer un cadre harmonieux à l'égard de la sécurité des véhicules automobiles à l'intention des Canadiens et de l'industrie canadienne des constructeurs automobiles. Le cadre s'élabore à partir des preuves obtenues sur le terrain lors d'enquêtes, d'essais physiques, de statistiques relatives aux collisions et de l'élaboration de projets conjoints de réglementations avec nos partenaires commerciaux.

Sous-programme 3.4.2 : Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles

Description : Le programme de Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles est axé sur le risque et évalue la conformité de l'industrie des constructeurs automobiles par rapport au cadre de réglementation en ayant recours aux inspections, aux vérifications, aux essais physiques, et, si nécessaire, aux mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.4.3 : Sécurité des transporteurs routiers

Description : Guidée par la *Loi sur les transports routiers*, le programme responsable de la sécurité des transporteurs routiers permet d'assurer la sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires (camions et autobus) en faisant la promotion du Code national de sécurité[lxxxii] (normes de rendement relatives aux activités des véhicules utilitaires); en administrant un programme de subventions destiné aux provinces et aux territoires à l'égard de la mise en œuvre uniforme du Code national de sécurité; et en maintenant le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*[lxxxiii].

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.4 Sécurité des véhicules automobiles			
22 077 988	22 077 988	20 498 202	19 206 255

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles		
7 816 449	7 143 664	6 549 563
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles		
9 098 760	8 191 759	7 491 913
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers		
5 162 779	5 162 779	5 162 779

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
3.4 Sécurité des véhicules automobiles		
109	107	107
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles		
51	51	51
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles		
51	49	49
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers		
7	7	7

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.4 Sécurité des véhicules automobiles			
Véhicules sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions	Collisions par 10 000 véhicules automobiles immatriculés (Amélioration = diminution)	Réduction de 2 % du taux pour 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Mars 2017
Véhicules sécuritaires fondés sur l'amélioration	Décès par tranche de 10 000 collisions survenues sur	Réduction de 1 % du taux pour 2012	Mars 2017

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
dans la prévention et la survivance des collisions	les routes publiques et signalées aux policiers (Amélioration = diminution)	par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	
Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions	Blessures graves par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers (Amélioration = diminution)	Réduction de 1 % de tous pour 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Mars 2017
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles			
Un cadre réglementaire fondé sur le rendement qui soit aligné sur les régimes de sécurité automobile internationaux, s'il y a lieu	Pourcentage des normes qui sont alignées sur les normes internationales en matière de sécurité automobile (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2017
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles			
L'industrie des véhicules automobiles est conforme aux normes réglementaires	Pourcentage de l'industrie des véhicules automobiles qui est conforme aux normes réglementaires (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2017
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers			
Régime de sécurité harmonisé pour les transporteurs routiers des territoires et des provinces	Pourcentage des provinces et des territoires qui ont adopté les 16 normes figurant dans le Code canadien de sécurité (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2017

Faire valoir de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Mettre en œuvre le Plan prospectif conjoint afin d'harmoniser les normes nouvelles et mises à jour sur la sécurité des véhicules utilitaires légers et lourds du Canada et des États-Unis en facilitant les travaux conjoints et les partenariats (SP3.4.1);
- Évaluer la *Loi sur la sécurité automobile* et la structure de gouvernance pour augmenter les niveaux de sécurité des véhicules automobiles pour les Canadiens (SP3.4.1);

- Réponds aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports en effectuant des essais et de la recherche afin de déterminer les mesures pratiques et efficaces supplémentaires qui peuvent être prises pour améliorer la sécurité des autobus (SP) (s. 3)

Programme 3.2 : Transport des marchandises dangereuses

Description : Le Programme de Transport des marchandises dangereuses, sous l'autorité de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*[xxi], élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires pour assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada par tous les modes de transport en harmonie avec les normes internationales, et fournit une expertise en intervention d'urgence dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses. Ce Programme vise également à préparer et à coordonner l'intervention dans le cadre de menaces et d'incidents de sûreté et de sécurité susceptibles d'avoir des répercussions sur le réseau de transport national ou le Ministère en raison de substances chimiques, radiologiques, biologiques, nucléaires ou explosives. Le Programme : contribue à la sécurité du transport des marchandises dangereuses, surveille l'industrie du transport, applique les conventions internationales signées par le Canada, et intervient lors de situations d'urgence qui ont une incidence sur la sécurité des Canadiens.

Sous-programme 3.2.1 : Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses

Description : Le programme du Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses assure l'équilibre des outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) et fait la promotion d'un cadre réglementaire harmonisé pour le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada et de celles qui y sont importées.

Sous-programme 3.2.2 : Surveillance du transport des marchandises dangereuses

Description : Le programme de Surveillance du transport des marchandises dangereuses est fondé sur les risques et appuie la conformité de l'industrie au cadre réglementaire par l'entremise de services, d'évaluations et validations, d'inspections, de vérifications et, le cas échéant, d'activités d'application de la loi.

Sous-programme 3.2.3 : Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses

Description : Le programme d'Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses, qui est exigé par la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, protège la vie humaine, la santé, les biens ainsi que l'environnement en fournissant sans délai et 24 heures sur 24 des conseils scientifiques, des mesures de sécurité et des mesures d'action aux premiers intervenants par l'intermédiaire du Centre canadien d'urgence transport[xxii] (CANUTEC) à la suite d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses; assure une présence lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses et en offrant de l'orientation sur place en matière

d'intervention par des spécialistes des mesures correctives, produit le Guide des mesures d'urgence[footnote] en tant qu'outil pour une intervention initiale durant les 15 premières minutes sur les lieux d'un accident mettant en cause des marchandises dangereuses; intervient lors de menaces à la sûreté en partenariat avec l'industrie; et effectue des recherches sur les interventions d'urgence donnant suite à des rejets de produits chimiques.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.5 Transport des marchandises dangereuses			
15 841 719	15 841 719	15 939 456	16 022 578

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses		
3 956 179	4 114 531	4 114 531
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses		
9 237 371	9 304 364	9 387 486
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses		
2 648 169	2 520 561	2 520 561

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
3.5 Transport des marchandises dangereuses		
148	147	147
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses		
31	32	32
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses		
90	90	90
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses		
25	25	25

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.5 Transport des marchandises dangereuses			
Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses	Le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	193,5	Mars 2017
Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler, qui ont causé des blessures ou des décès par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	3,3	Mars 2017
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses			
L'harmonisation du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*[Note] avec les règlements internationaux et les normes nationales	Pourcentage des exigences réglementaires proposées qui s'harmonisent avec les normes, les codes, les pratiques ou les exigences internationales (Amélioration = augmentation)	85 %[17]	Mars 2017
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses			
L'industrie des marchandises dangereuses est conforme	Pourcentage des inspections qui ne nécessitent pas une inspection de suivi selon le Programme d'estimation de la conformité[18] (Amélioration = augmentation)	90 %	Mars 2017
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses			
Les premiers intervenants, les fabricants et autres intervenants ont accès à de	Pourcentage des appels au centre d'urgence de CANUTEC qui répondent aux normes de service (Amélioration = augmentation)	90 %	Mars 2017

[17] Transports Canada prévoit augmenter la cible au fil du temps, mais compte tenu de la spécificité canadienne, la cible ne peut pas être de 100 %.

[18] Le programme Surveillance du transport des marchandises dangereuses a recours à une approche fondée sur le risque, qui est appuyée par un programme d'estimation de la conformité aléatoire, afin de mener des inspections ciblées. Malgré les variations importantes d'une année à l'autre des taux de conformité, chaque incident de non-conformité est suivi d'une mesure corrective en vertu de la politique sur le suivi de la non-conformité en matière de transport de marchandises dangereuses. Le degré de gravité de la non-conformité peut varier considérablement, allant de l'absence d'une plaque sur un contenant, à l'absence d'un plan d'intervention d'urgence approuvé, lorsqu'ils sont requis.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
l'assistance en cas d'intervention d'urgence, ainsi qu'à l'information sur les produits chimiques			

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Mettre en œuvre une stratégie et un plan de réglementation afin de prévoir les nouveaux enjeux relatifs au transport des marchandises dangereuses et d'agir à cet effet. Cette approche d'accélération du développement réglementaire dans le domaine de la planification du transport des marchandises dangereuses comprendrait : des consultations sur les exigences de formation et du transport aérien, ainsi que l'achèvement des exigences sur le rapport d'incidents impliquant des marchandises dangereuses et de celles liées à l'harmonisation internationale. Ces dernières exigences permettraient de remplir d'importants engagements du Conseil de coopération en matière de réglementation établi avec les États-Unis, pour harmoniser les programmes nord-américains et internationaux de transport des marchandises dangereuses (SP3.5.1);
- Accroître le nombre d'inspections des sites de marchandises dangereuses à risque élevé en intégrant des inspections aux installations de contenants dans le Plan national de surveillance, mais aussi en cernant, en surveillant et en atténuant les risques liés aux activités de transport des marchandises dangereuses inconnues (SP3.5.2);
- Mener des recherches en collaboration avec le département des Transports et le département de l'Éducation des É.-U. en vue d'évaluer les méthodes d'échantillonnage et d'analyse du pétrole brut, ainsi que les propriétés dangereuses et l'inflammabilité (SP3.5.2);
- Aborder les questions soulevées par le Groupe de travail sur les interventions d'urgence créé pour réunir les municipalités, les premiers intervenants, les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs dans le but de renforcer la sécurité publique au Canada grâce à une capacité accrue d'intervention d'urgence (SP3.5.3).

Programme 3.6 : Sûreté aérienne

Description : Le Programme de Sûreté aérienne permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sûreté des activités de l'aviation conformément aux normes internationales. Le Programme est fondé sur les risques. Il promeut la sûreté du réseau de transport aérien et permet d'assurer la surveillance de la sûreté de l'industrie de l'aviation tout en veillant à ce que le Canada respecte les normes internationales.

Sous-programme 3.6.1 : Cadre réglementaire de la sûreté aérienne

Description : Le Cadre réglementaire de la sûreté aérienne permet d'élaborer et d'utiliser une gamme d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin de promouvoir un cadre de réglementation de la sûreté aérienne harmonisé au profit des Canadiens et des Canadiennes et de l'industrie canadienne du transport aérien.

Sous-programme 3.6.2 : Surveillance de la sûreté aérienne

Description : Le programme de Surveillance de la sûreté aérienne favorise la conformité de l'industrie du transport aérien au cadre de réglementation au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et de mesures d'application de la loi. Le programme contribue également à la sûreté aérienne en mettant en œuvre des procédures, des plans et des outils de gestion des incidents.

Sous-programme 3.6.3 : Infrastructure technologique de la sûreté aérienne

Description : Le programme d'Infrastructure technologique de la sûreté aérienne permet d'élaborer des normes, de générer des données de recherche et d'établir des pratiques exemplaires en matière de technologies qui contribuent à la gestion efficace et uniforme des risques pour la sûreté aérienne. De plus, le programme permet d'évaluer ces normes, ces données et ces pratiques exemplaires et d'en fournir l'accès aux intervenants.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.6 Sûreté aérienne			
29 781 105	29 781 105	29 770 900	29 604 144

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne		
3 820 587	3 820 587	3 820 587

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne		
18 441 126	18 430 921	18 264 165
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne		
7 519 392	7 519 392	7 519 392

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
3.6 Sûreté aérienne		
287	287	287
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne		
39	39	39
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne		
195	195	195
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne		
53	53	53

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.6 Sûreté aérienne			
Le Canada s'est aligné sur les normes de sûreté internationales	Pourcentage des règlements canadiens en matière de sûreté harmonisés avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Amélioration = augmentation)	100 %	Mars 2017
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne			
Le cadre de réglementation est conforme aux normes internationales	Pourcentage du cadre réglementaire qui est harmonisé avec les normes internationales (Amélioration = augmentation)	100 %	Mars 2017
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne			
Les intervenants comprennent les exigences de conformité dans le cadre réglementaire de la sûreté	Pourcentage des inspections terminées sans révéler de lacunes (Amélioration = augmentation)	85 %	Mars 2017

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne			
Les intervenants sont en conformité avec les normes	Pourcentage des examens de vérification de la technologie qui sont conformes aux normes (Amélioration = augmentation)	90 %	Mars 2017

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Dans le cadre de l'amélioration continue du Programme de sûreté du fret aérien et des activités de surveillance connexes, mettre en œuvre un programme de chaîne d'approvisionnement sécurisée à l'automne 2016, qui permettra à l'industrie canadienne du fret aérien de déterminer où contrôler efficacement le fret et le sécuriser afin qu'il puisse être transporté à bord de vols de passagers et de fret (SP3.6.2);
- Renforcer les activités de surveillance de la sûreté aérienne en améliorant et en intégrant la prise de décisions fondée sur le risque, ainsi qu'en mettant à jour et en modernisant les processus de collecte de données et les procédures d'inspection (SP3.6.2);
- Dans le cadre des engagements internationaux du Ministère :
    - renouveler l'accord de reconnaissance mutuelle sur la sûreté du fret aérien conclu avec la Transportation Security Administration des États-Unis pour reconnaître la chaîne d'approvisionnement sécurisée élargie du Canada;
    - conclure des accords de contrôle de sûreté unique avec nos partenaires commerciaux principaux;
    - fournir une expertise et un soutien en sûreté dans des domaines importants tels que la technologie de la sûreté aérienne (SP3.6.3).

Programme 3.7 : Sûreté maritime

Description : Le Programme de Sûreté maritime, en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*[lxxv], permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément aux normes internationales. Le Programme favorise la sûreté du réseau de transport maritime et permet d'assurer la surveillance de l'industrie du transport maritime réglementée et d'appliquer les conventions internationales signées par le Canada. Le Programme permet de coordonner l'élaboration de politiques et de règlements en matière de sûreté maritime dans l'ensemble du gouvernement du Canada au moyen du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, dont la direction lui incombe, et d'activités connexes.

L'initiative de la Sûreté maritime ne sera plus considérée comme une initiative horizontale, comme c'était le cas depuis son lancement en 2001. Cette initiative fera cependant toujours partie de l'« Analyse des programmes » de la Section II du Rapport sur les plans et les priorités et du Rapport ministériel sur le rendement de chaque organisme fédéral participant. Les rapports horizontaux précédents sur cette initiative se trouvent dans la Base de données sur les résultats des initiatives horizontaux[lxxvi] du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

Sous-programme 3.7.1 : Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime

Description : Le Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime fournit une gamme d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin de promouvoir un cadre réglementaire de la sûreté maritime harmonisé pour les Canadiens et l'industrie maritime.

Sous-programme 3.7.2 : Surveillance de la sûreté maritime

Description : Le programme de Surveillance de la sûreté maritime est fondé sur les risques et favorise la conformité de l'industrie de la sûreté maritime au cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.7.3 : Centres d'opérations de sûreté maritime

Description : Le programme des Centres d'opérations de la sûreté maritime[lxxvii] vise à détecter et à évaluer les menaces dans le secteur maritime canadien ainsi qu'à appuyer une intervention quant à ces menaces. Il se positionne comme un partenaire principal des Centres des opérations de la sûreté maritime, en réalisant des évaluations de la menace et des risques que posent les bâtiments entrant dans des eaux canadiennes et des évaluations de la menace liée aux installations au Canada. Les Centres sont également une interface du secteur maritime entre les partenaires et les intervenants nationaux et internationaux et appuient le Programme de surveillance de la sûreté maritime. Transports Canada est un partenaire des Centres des opérations de la sûreté maritime, tout comme l'Agence des services frontaliers du Canada[lxxviii], la Garde côtière canadienne[lxxix], le ministère de la Défense nationale[lxxx] et la Gendarmerie royale du Canada[lxxxi]. L'évaluation de la menace et l'évaluation des risques effectuées par les inspecteurs jettent les bases pour l'établissement de zones réglementées dans les installations maritimes et le contrôle de l'accès subséquent. Seules les personnes titulaires d'une habilitation de sécurité en matière de transport maritime auraient accès aux zones réglementées. Les systèmes de contrôle d'accès seraient vérifiés et mis à l'essai par les inspecteurs dans les régions. Le fait de ne pas contrôler l'accès pourrait mener à des sanctions.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.7 Sûreté maritime			
12 950 665	12 950 665	12 818 042	12 818 042

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime		
1 066 837	1 066 837	1 066 837
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime		
7 003 846	6 871 223	6 871 223
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime		
4 879 982	4 879 982	4 879 982

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
3.7 Sûreté maritime		
116	116	116
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime		
7	7	7
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime		
65	65	65
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime		
44	44	44

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.7 Sûreté maritime			
L'industrie a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada	Pourcentage de l'industrie qui indique qu'elle a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2017

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime			
Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales	Pourcentage du cadre de réglementation aligné sur les lois canadiennes et/ou les conventions internationales adoptées (Amélioration = augmentation)	85 %	Mars 2017
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime			
Les intervenants respectent les exigences du cadre de réglementation de la sûreté maritime	Pourcentage d'inspections exécutées qui ne se sont pas traduites par une sanction administrative pécuniaire[19] (Amélioration = augmentation)	90 %	Mars 2017
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime			
Le gouvernement du Canada dispose des renseignements nécessaires pour intervenir en cas de menaces ou d'incidents liés à la sûreté maritime	Pourcentage des bâtiments pénétrant en eaux canadiennes pour lesquels une matrice de conformité à la réglementation est établie[20] (Amélioration = augmentation)	100 %	Mars 2017

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Faire progresser la mise en œuvre de l'Initiative de résilience du commerce maritime pour le Canada et les É.-U. dans le cadre du plan d'action Par-delà la frontière, dans les régions du Pacifique, des Grands Lacs et de l'Atlantique (SP3.7.1);
- Mener ses activités d'évaluation de la sûreté, de conformité et d'application de la loi, notamment :
    - l'éducation et la sensibilisation,
    - le travail avec les intervenants pour les aider à respecter les exigences de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, de ses règlements et de ses mesures de sûreté (SP3.7.2);

[19] Des sanctions administratives pécuniaires sont habituellement utilisées pour les infractions de gravité modérée ou élevée ou dans les cas où la personne refuse d'accepter la responsabilité de l'infraction.

[20] La matrice de conformité à la réglementation est utilisée afin d'attribuer une cote de risque à tous les navires qui ont signalé leur intention d'entrer dans les eaux canadiennes. La matrice évalue le Rapport sur les renseignements exigés au préalable en fonction des indicateurs de risque dans le but d'établir la conformité avec le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. La matrice de conformité à la réglementation est utilisée afin d'évaluer tous les navires réglementés avant leur arrivée dans les eaux canadiennes, et la cote de risque attribuée permet de fournir des recommandations aux responsables des inspections du navire selon le risque de non-conformité à la réglementation.

- Optimiser le rendement global du programme d'inspection réglementaire en orientant les ressources sur les risques les plus élevés, de manière à ce que le public continue d'avoir un niveau élevé de confiance dans le système de sûreté maritime du Canada (SP3.7.2);
- Élaborer un cadre stratégique pour les Centres des opérations de la sûreté maritime, afin de terminer la transition depuis un projet vers un programme permanent (SP3.7.1 et 3.7.3).

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal

Description : Le Programme de la Sûreté du transport terrestre et intermodal, en s'appuyant sur la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, élabore, gère et supervise les politiques, les cadres réglementaires et volontaires, les normes ainsi que les documents directeurs nécessaires à la conduite sûre des activités liées au transport terrestre et intermodal. Le Programme encourage la sûreté du réseau de transport terrestre et intermodal au Canada.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal			
4 586 439	4 586 439	4 586 439	4 586 439

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme

2016–2017	2017–2018	2018–2019
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal		
40	40	40

Mesure du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal			
Les signataires respectent les modalités des cadres volontaires	Pourcentage de signataires qui ont reçu une lettre de non-conformité (Amélioration = diminution)	10 %	Mars 2017

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et des priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Continuer d'élaborer des règlements, en consultation avec les intervenants, afin d'améliorer la sûreté des passagers et du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et d'évaluer les options de réglementation en matière de sûreté ferroviaire de passagers;
- Mener des activités de surveillance et de sensibilisation d'après les résultats des analyses de risque et de l'évaluation des menaces;
- Collaborer étroitement avec les propriétaires et exploitants de chemins de fer et de ponts et tunnels internationaux à rehausser la sûreté du transport terrestre.

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale

Description : Le Programme de Sécurité et sûreté multimodale contribue aux politiques et aux normes qui servent à rehausser la sécurité et la sûreté dans plus d'un mode de transport (par exemple, grâce à des services ministériels d'application de la loi, à des systèmes de gestion intégrés et à des évaluations de renseignements). Ce Programme offre également une formation technique aux inspecteurs et aux experts techniques afin d'obtenir et de maintenir les compétences requises, pour être en mesure de respecter et même de dépasser les normes nationales uniformes. En dernier lieu, ce Programme prépare et coordonne les interventions en cas de menaces émergentes visant la sécurité et la sûreté, et de situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports ou le Ministère.

Sous-programme 3.9.1 : Stratégies multimodales et services intégrés

Description : Le programme des Stratégies multimodales et services intégrés fournit une orientation stratégique et des conseils au sujet des enjeux transsectoriels, de la prestation de services ministériels d'application de la loi et des initiatives de réglementation et de politiques touchant les transports (sécurité et sûreté), et en fait la coordination. Ce programme dirige également les initiatives intégrées de planification et d'établissement de rapports en sécurité et en sûreté. Il sert de principal point de contact au sein du Ministère pour les questions de sûreté et de renseignements par l'entremise de son lien avec le milieu canadien du renseignement, et joue un rôle central dans la transmission et l'analyse des renseignements. De plus, ce programme est responsable de traiter les habilitations de sécurité en matière de transport des travailleurs au sein de l'infrastructure nationale de transport.

Sous-programme 3.9.2 : Préparatifs d'urgence et centres d'intervention

Description : Le programme des Préparatifs d'urgence et centres d'intervention travaille pour s'assurer que Transports Canada est prêt à intervenir, et en mesure de le faire, en cas de menaces émergentes ou de situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports, en collaborant de près avec les partenaires du Ministère,

de l'industrie, des intervenants et des autres ministères et/ou organismes. Le programme cherche à s'assurer que le Ministère continue de s'acquitter de ses responsabilités avec succès en vertu de la *Loi sur la gestion des urgences*[Mmm], y compris le programme de gestion des urgences du gouvernement du Canada, en se concentrant surtout sur les activités de préparatifs et d'intervention.

Sous-programme 3.9.3 : Formation technique intégrée

Description : Le programme multimodal de Formation technique intégrée est chargé de maintenir une unité de formation technique intégrée responsable d'évaluer les besoins en matière de formation ainsi que de concevoir, d'élaborer, d'offrir et d'évaluer les produits et services de formation technique. Le programme est également responsable de l'administration d'un système de gestion de l'apprentissage intégré afin d'assurer l'administration, le suivi et la rédaction de rapports concernant la formation technique, y compris l'organisation des cours d'apprentissage électronique.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.9 Sécurité et sûreté multimodale			
11 363 639	11 363 639	10 889 503	10 889 503

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
3.9.1 Stratégies multimodales et services intégrés		
8 613 793	8 306 670	8 306 670
3.9.2 Préparatifs d'urgence et centres d'intervention		
1 905 872	1 738 859	1 738 859
3.9.3 Formation technique intégrée		
843 974	843 974	843 974

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2016–2017	2017–2018	2018–2019
3.9 Sécurité et sûreté multimodale		
118	118	118
3.9.1 Stratégies multimodales et services intégrés		
91	91	91

3.9.2 Préparatifs d'urgence et centres d'intervention		
18	18	18
3.9.3 Formation technique intégrée		
9	9	9

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Dates de réalisation
3.9 Sécurité et sûreté multimodale			
Les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports sont gérées de manière uniforme pour tous les modes de transport	Pourcentage des activités multimodales terminées avec succès à l'appui des priorités ministérielles (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2017
3.9.1 Stratégies multimodales et services intégrés			
Les intervenants internes disposent de l'information et des outils dont ils ont besoin pour gérer les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports de manière intégrée et cohérente pour tous les modes de transport	Pourcentage de programmes de sécurité et de sûreté du Plan national de surveillance de Transports Canada approuvés par le Conseil de gestion du résultat stratégique 3 avant le début de l'exercice (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2017
3.9.2 Préparatifs d'urgence et centres d'intervention			
Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités en matière de préparatifs prévues aux termes de la *Loi sur la gestion des urgences*	Cote dans les sections sur l'état de préparation à l'intervention de l'évaluation de Sécurité publique Canada sur le Plan stratégique de gestion des urgences de Transports Canada (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2017
Transports Canada est en mesure d'intervenir en cas de situations d'urgence	Cote sur l'état de préparation des centres d'intervention de Transports Canada (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2017

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.B.3 Formation technique intégrée			
Les inspecteurs et les experts techniques suivent la formation technique de base et multimodale et la formation technique propre à chaque mode de transport dont ils ont besoin pour [illegible] les compétences nécessaires à leurs tâches	Pourcentage de l'ensemble du curriculum en voie de développement ou disponible aux prestataires	80 %	Mars 2017

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Harmoniser et appliquer davantage les régimes nationaux d'inspection, de surveillance et d'application de la loi axés sur les risques (SP3.9.1);
- Continuer d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques, des pratiques et des procédures pour orienter les mesures d'application de la loi (SP3.9.1);
- Appuyer la mise en œuvre, y compris la mesure du rendement normalisée, d'un cadre stratégique multimodal pour la promotion et la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité et des systèmes de gestion de la sûreté dans tous les modes de transport (SP3.9.1);
- Continuer d'améliorer la production et les processus d'habilitation de sécurité afin :
  - de renforcer l'intégrité et la sûreté de l'infrastructure de transport,
  - de contribuer à la sécurité et à l'aspect pratique pour les voyageurs,
  - de générer des gains d'efficacité opérationnelle,
  - d'augmenter les débouchés économiques (SP3.9.1);
- Évaluer (ex ante) au cours du processus d'élaboration des politiques l'incidence des lois et des règlements sur la réglementation et la conformité, notamment leurs répercussions sur le Ministère (SP 3.9.1);
- Continuer de simplifier, d'harmoniser et d'optimiser les processus opérationnels de tous les programmes, afin d'améliorer l'alignement entre les applications opérationnelles et les applications de la gestion de l'information/technologie de l'information, et instaurer des systèmes de données pour améliorer la surveillance, la conformité et les systèmes de gestion interne (SP3.9.1);
- Renforcer et améliorer la surveillance du réseau de transport canadien grâce à la Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada, en élaborant et en mettant en œuvre des normes, des processus et des procédures (SP3.9.1, SP3.9.2 et SP3.9.3);
- Élaborer d'autres programmes normalisés de formation multimodale et modale pour les inspecteurs et élargir leur prestation (SP3.9.3).

Programme 4 : Services internes[21]

Description : Les services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Voici ces groupes : services de gestion et de surveillance[22], services de communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens immobiliers, services de gestion du matériel et services de gestion des acquisitions. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources destinées à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies à un programme particulier.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019
147 193 676	147 193 676	143 975 701	137 878 916

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme

2016–2017	2017–2018	2018–2019
1 157	1 145	1 143

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, sous-programmes et des priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Appuyer le sous-ministre et le Ministère :
  - en fournissant des évaluations indépendantes des processus de gouvernance, de gestion des risques et de contrôle du Ministère;
  - en menant une évaluation indépendante des programmes à savoir s'ils sont encore pertinents et performants;
  - en fournissant de l'information pour appuyer la gestion par les résultats et la reddition de comptes (pour un sommaire des vérifications et des évaluations prévues, voir les Tableaux de renseignements supplémentaires de la Section III, « Vérifications internes et évaluations » à venir au cours des trois prochains exercices) (SP4.1).

[21] Les renseignements sur la mesure du rendement ne sont pas fournis, étant donné que le Secrétariat du Conseil du Trésor élabore actuellement un cadre de mesure du rendement normalisé à l'échelle du gouvernement pour les services internes.

[22] Les Services de gestion et de surveillance comprennent les groupes de services suivants : Politiques stratégiques et relations intergouvernementales, Services à la haute direction, Planification et établissement de rapports ministériels, Vérification interne, Évaluation, Bureau de l'intégrité, Gouvernance des sociétés d'État et Gestion interne.

- Aligner les politiques de dotation du Ministère sur la nouvelle approche de la Commission de la fonction publique en matière de dotation axée sur les résultats et les risques (SP4.4);
- Appuyer le plan d'action du Ministère en réponse au Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux, afin de se concentrer sur une culture renforcée de respect et de civilité en milieu de travail, la prévention du harcèlement et des pratiques améliorées de gestion du rendement des employés (SP4.4);
- Appuyer le Plan d'action du gouvernement du Canada pour un gouvernement ouvert, en mettant en œuvre un plan ministériel pour rassembler de façon proactive des données ou des renseignements et les mettre à la disposition des citoyens canadiens dans des formats utilisables et accessibles (SP4.5);
- Appuyer le programme Destination 2020 du gouvernement du Canada en établissant une architecture mobile normalisée afin de fournir des applications opérationnelles mobiles aux inspecteurs de Transports Canada, à d'autres employés de Transports Canada et à des intervenants externes (SP4.5 et SP4.6);
- Améliorer l'efficience et la capacité des systèmes de gestion de l'information pour veiller à ce que les données soient exhaustives, uniformes, fiables et « partageables » au moyen d'une stratégie intégrée de GI/TI qui appuie mieux la prestation de nos programmes et services (SP 4.5 et SP 4.6);
- Se positionner de manière à s'adapter à la stratégie de planification du gouvernement du Canada sur la transformation des services administratifs, notamment la migration vers les systèmes SAP (Finances) et Mes RHGC (Ressources humaines), dans le but d'améliorer la qualité, le caractère opportun et la fiabilité de l'information pour la prise de décisions à l'échelle du gouvernement, et ainsi de réduire les inefficacités, le chevauchement et les coûts administratifs (SP4.6);
- Renforcer l'approche de surveillance et d'établissement de rapport des processus de gestion financière pour aider les gestionnaires du Ministère et les Programmes à s'acquitter de leurs responsabilités de gestion des ressources, afin de :
    - mieux aligner le financement avec les priorités;
    - réduire les écarts entre les plans et les résultats de fin d'exercice;
    - faciliter la réaffectation rapide des ressources (SP4.7).

Section III : Renseignements supplémentaires

État des résultats prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu général des opérations de Transports Canada. Les prévisions des renseignements financiers concernant les dépenses et les recettes sont préparées selon la méthode de comptabilité d'exercice pour renforcer la responsabilisation et améliorer la transparence et la gestion financière.

Étant donné que l'état des résultats condensé prospectif est préparé selon la méthode de comptabilité d'exercice, et que les montants des dépenses projetées et des dépenses prévues présentées dans d'autres sections du Rapport sur les plans et les priorités sont établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses, les montants diffèrent.

Un état des résultats condensé prospectif plus détaillé et des notes afférentes, notamment un rapprochement des coûts de fonctionnement nets et des autorisations demandées, se trouvent sur le site Web de Transports Canada.

État des résultats condensé prospectif
Pour l'exercice prenant fin le 31 mars
(en milliers de dollars)

Information financière	Résultats attendus 2015–2016	Résultats prévus 2016–2017	Écart
Total des charges	1 734 226	1 433 672	-300 554
Total des revenus	89 860	79 214	-10 646
Coût de fonctionnement net avant le financement et les transferts du gouvernement	1 644 366	1 354 458	- 289 908

Nota : En raison de l'arrondissement des montants, les chiffres pourraient ne pas correspondre au total indiqué ou détails fournis ailleurs. Ces chiffres sont préparés en utilisant la comptabilité d'exercice et ils diffèrent donc des dépenses prévues présentées dans d'autres parties du présent Rapport sur les plans et les priorités.

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires énumérés dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016–2017 se trouvent sur le site Web de Transports Canada.

- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert de 5 millions de dollars ou plus;
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert de moins de 5 millions de dollars;
- Rapport d'étape sur les projets de transformation et les grands projets de l'État;
- Stratégie ministérielle de développement durable;
- Vérifications internes et évaluations à venir au cours des trois prochains exercices.

Dépenses fiscales et évaluations

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans une publication intitulée *Dépenses fiscales et évaluations*[lxxxiii]. Les mesures fiscales présentées dans ladite publication relèvent de la seule responsabilité du ministre des Finances.

Section IV : Coordonnées de l'organisation

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

Courriel : Questions@tc.gc.ca
Téléphone : 613-990-2309
Numéro sans frais : 1-866-995-9737
Téléimprimeur (ATS) : 1-888-675-6863
Télécopieur : 613-954-4731

Adresse postale :
Transports Canada (ADI)
330, rue Sparks
Ottawa, ON
K1A 0N5

Annexe : Définitions

Architecture d'alignement des programmes : Répertoire structuré de tous les programmes d'une organisation qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

Cadre pangouvernemental : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau regroupés sous 4 secteurs de dépenses.

Cible : Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

Crédit : Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

Dépenses budgétaires : Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital; les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et les paiements à des sociétés d'État.

Dépenses législatives : Dépenses approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi autre qu'une loi de crédits. La loi précise les fins auxquelles peuvent servir les dépenses et les conditions dans lesquelles elles peuvent être effectuées.

Dépenses non budgétaires : Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

Dépenses prévues : En ce qui a trait aux rapports sur les plans et les priorités (RPP) et aux rapports ministériels sur le rendement (RMR), les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son RPP et son RMR.

Dépenses votées : Dépenses approuvées annuellement par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi de crédits. Le libellé du crédit régit les conditions dans lesquelles ces dépenses peuvent être effectuées.

Équivalent temps plein : Indicateur de la mesure dans laquelle un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est

calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

Indicateur de rendement : Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

Plan : Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

Priorité : Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

Production de rapports sur le rendement : Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

Programme : Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

Programme temporisé : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

Rapport ministériel sur le rendement : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

Rapport sur les plans et les priorités : Rapport fournissant des renseignements au sujet des plans et du rendement prévu sur trois ans d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires. Ces rapports sont déposés au Parlement chaque printemps.

Rendement : Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

Résultat : Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

Résultat stratégique : Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

Résultats du gouvernement du Canada : Ensemble de 16 objectifs de haut niveau établis pour l'ensemble du gouvernement et regroupés selon 4 secteurs de dépenses : affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats : Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

[i] *Loi sur la protection de la navigation* : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes-632.html
[ii] *Loi sur les transports au Canada* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.4/
[iii] La lettre de mandat du premier ministre au ministre des Transports : http://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports
[iv] Le portefeuille de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-aboutdctc.html
[v] Site Web de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent : http://www.greatlakes-seaway.com/
[vi] Site Web de l'Administration de pilotage des Grands Lacs : http://www.glpa-apgl.com/homePage_f.asp
[vii] Site Web de l'Office des transports du Canada : https://www.otc-cta.gc.ca/fra
[viii] L'autorité réglementaire à l'appui du mandat de Transports Canada : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-18/
[ix] Lois liées au transport : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm
[x] Ministère de la Justice Canada : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/
[xi] Site Web de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm
[xii] *Loi sur la sécurité automobile* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-10.01/
[xiii] Site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada : http://www.tsb.gc.ca/
[xiv] Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique : http://www.portedelasiepacifique.gc.ca/index2.html
[xv] Le programme du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgd-menu-infrastructures-2170.htm
[xvi] Programme de transfert des installations portuaires : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/programme-transfert-installations-portuaires-2979.html
[xvii] Programme de contribution pour les services de traversier : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/programme-contribution-services-traversier-menu-2362.htm
[xviii] Portail pour le Plan d'Action des Sites contaminés fédéraux : http://www.federalcontaminatedsites.gc.ca/default.asp?lang=Fr
[xix] Initiatives de transport propre de prochaine génération : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-prochaine-generation-ges-2969.html
[xx] Cadre pangouvernemental : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx
[xxi] Budget principal des dépenses 2016–2017 : http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/mc-bpd-fra.asp
[xxii] Site Web de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm
[xxiii] La Stratégie fédérale de développement durable : http://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=Fr&n=CD30F295-1
[xxiv] *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* : http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/I-17.05/
[xxv] Site Web de NAV CANADA : http://www.navcanada.ca/
[xxvi] *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-10.1/index.html
[xxvii] Les projets de portes et de corridors : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu-3023.htm
[xxviii] La politique sur le transport aérien international Ciel bleu : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/aeriencielbleu-menu-2989.htm
[xxix] L'Organisation de l'aviation civile : http://www.icao.int/Pages/FR/default_FR.aspx
[xxx] *Loi maritime du Canada* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.7/
[xxxi] *Loi sur la responsabilité en matière maritime* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.7/
[xxxii] Site Web de l'Organisation maritime internationale : http://www.imo.org/fr/Pages/Default.aspx
[xxxiii] Plan d'action sur les marchés mondiaux : http://www.international.gc.ca/global-markets-marches-mondiaux/index.aspx?lang=fra
[xxxiv] Stratégie du Canada pour les Amériques : http://www.international.gc.ca/american-ameriques/strategy-strategie.aspx?lang=fra
[xxxv] Mission permanente du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/pa-mpc-3144.html
[xxxvi] Cadre de politique national pour les portes et les corridors commerciaux stratégiques : http://publications.gc.ca/site/fra/9.671106/publication.html
[xxxvii] Site Web de VIA Rail Canada : http://www.viarail.ca/fr/accueil

[xxxviii] **Site Web de Marine Atlantique** : http://www.marineatlantic.ca/fr/
[xxxix] **Le Réseau national d'aéroports** : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-politique-rna-1129.htm
[xl] **La Politique nationale des aéroports** : https://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-politique-menu-71.htm
[xli] **Liste des aéroports appartenant à Transports Canada** : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-carte_tc_aeroports-65.htm
[xlii] **Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires** : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-paia-menu-327.htm
[xliii] **Programme de contribution pour les services de traversier** : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/programme-contributions-services-traversier-menu-2362.htm
[xliv] *Loi sur la sécurité ferroviaire* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/r-4.2/
[xlv] *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15/
[xlvi] *Loi sur l'aéronautique* : https://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1985cha-2.htm
[xlvii] **Site Web d'Environnement et Changement climatique Canada** : http://www.ec.gc.ca/
[xlviii] *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-15.31/
[xlix] *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/
[l] *Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2011-237/TexteComplet.html
[li] *Règlement sur la sécurité de la navigation* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-134/index.html
[lii] **Site Web de Clear Seas - Centre de transport maritime responsable** : http://clearseas.org/?lang=fr
[liii] **Site Web d'Ocean Networks Canada (disponible en anglais seulement)** : http://www.oceannetworks.ca/
[liv] **Le Programme national de surveillance aérienne** : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-pnsa-2195.htm
[lv] *Loi fédérale sur le développement durable* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/F-8.6/
[lvi] **Site Web de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale** : http://www.ceaa.gc.ca/
[lvii] **Site Web du Bureau de gestion des grands projets** : http://mpmo.gc.ca/
[lviii] **Site Web du Bureau de gestion des projets nordiques** : http://www.cannor.gc.ca/fra/1370267347192/1370267428255
[lix] *Règlement de l'aviation canadien* : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-dors96-433.html
[lx] *Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-1/
[lxi] *Loi sur le pilotage* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-14/
[lxii] *Loi sur le cabotage* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-33.3/
[lxiii] **Règlement sur les bouées privées** : http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-335/
[lxiv] **Programme de protection de la navigation** : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes-621.html
[lxv] *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/plan-prospectif-reglementation-734.htm
[lxvi] **TERMPOL** : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/menu-4100.htm#k
[lxvii] *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._353/
[lxviii] *Loi sur les transports routiers* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-12.01/
[lxix] **Code national de sécurité** : http://www.tc.gc.ca/fra/securiteautomobile/vehiculessecuritaires-transporteurroutier-codesecurite-index-290.htm
[lxx] *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-313/
[lxxi] *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1992ch34.htm
[lxxii] **Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC)** : http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/menu.htm
[lxxiii] **Le Guide des mesures d'urgence** : https://www.tc.gc.ca/fra/canutec/guide-menu-227.htm
[lxxiv] *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* : http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/clair-tdesm-211.htm
[lxxv] *Loi sur la sûreté du transport maritime* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.8/

[xxxvi] **Base de données sur les résultats des initiatives horizontales** : http://publiservice.tbs-sct.gc.ca/hidb-bdih/home-accueil-fra.aspx

[xxxvii] **Centres des Opérations de la sûreté maritime** : http://www.msoc-cosm.gc.ca/

[xxxviii] **Site Web de l'Agence des services frontaliers du Canada** : http://www.cbsa-asfc.gc.ca/

[xxxix] **Site Web de la Garde côtière canadienne** : http://www.ccg-gcc.gc.ca/

[xl] **Site Web du Ministère de la Défense nationale** : http://www.forces.gc.ca/

[xli] **Site Web de la Gendarmerie royale du Canada** : http://www.rcmp-grc.gc.ca/

[xlii] *Loi sur la gestion des urgences* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/E-4.6/

[xliii] **Publication sur les Dépenses fiscales et évaluations** : http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp